E25 203

1756321. E.25 203

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

CXLVIII ОБЩАГО СЪѢЗДА

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

15 февраля—11 марта 1916 г.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія П. П. Сойкина. Стремянная, 12.
1917.

56321
E25 203

ПРОТОКОЛЫ

ЗАСѢДАНІЙ

CXLVIII ОБЩАГО СЪѢЗДА

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

15 февраля—11 марта 1916 г.

ПЕТРОГРАДЪ.
Типографія П. П. Сойкина. Стремянная, 12.
1917.

Госуд. публичная
Историческая
библиотека РСФСР
№ 29994 1978г.

Печатано по распоряженію Общаго Съѣзда представителей Русскихъ жел. дор.

ПРОГРАММА

ЗАНЯТІЙ

CXLVIII Общаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ

15 февраля—11 марта 1916 года.

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
1.	О противорѣчіи § 78^6 Соглашенія о прямомъ сообщеніи со ст. 78^2 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.	3 марта.	1—4
2.	О пересмотрѣ постановленія CXLI Экстреннаго Общаго Съѣзда по вопросу 62-му программы его занятій въ части, касающейся предѣловъ примѣненія статьи 107 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.	3 марта.	5—8
3.	О пересмотрѣ постановленія CXIII Общаго Съѣзда, по вопросу 16-му программы его занятій, о разъясненіи, по какому классу должно исчисляться вознагражденіе за утраченный багажъ пассажира въ томъ случаѣ, когда пассажиръ пріобрѣтетъ дополнительный билетъ для проѣзда въ вагонѣ высшаго класса.	3 марта.	9—14
4.	О дополненіи § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ разъясненіемъ порядка исчисленія провозной платы за перевозку арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ. (CXLVII О. С., вопр. 7).	17 февраля.	15—30

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
5.	а) О погрузкѣ въ сборные вагоны мелочныхъ отправокъ болѣе позднихъ очередей, въ обходъ очередей повагонныхъ грузовъ, при отсутствіи подвижного состава для погрузки послѣднихъ грузовъ. и б) о порядкѣ записи на очередь мелочныхъ отправокъ, перевозимыхъ въ сборныхъ вагонахъ, въ мѣстномъ сообщеніи Забайкальской желѣзной дороги.	18 февраля.	31—39
6.	О допущеніи перевозки въ навалку магнезита молотаго.	3 марта.	40—42
7.	Объ измѣненіи §§ 23 и 26[a] Соглашенія о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами.	2 марта.	43—44
8.	О распространеніи правилъ уплаты вознагражденій по уполномоченіямъ дорогъ, производимой Контролями и Службами Сборовъ (§ 150 Согл. о пр. сообщ.) также и на уплаты по претензіямъ, разрѣшаемымъ Коммерческими Службами.	2 марта.	45—54
9.	О пересмотрѣ постановленія CXXXVI Общаго Съѣзда, по вопросу 12-му программы его занятій,—объ установленіи однообразнаго порядка телеграфныхъ сношеній станцій между собою въ тѣхъ случаяхъ, когда эти сношенія, на основаніи дѣйствующихъ правилъ, должны быть произведены за счетъ грузохозяевъ.	15 февраля.	55—61

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
10.	О томъ, вправѣ ли Московско-Казанская желѣзная дорога отказаться отъ производства переразсчетовъ съ Забайкальской желѣзной дорогой по перевозкамъ грузовъ Почтоваго Вѣдомства, въ періодъ войны съ Японіей, въ суммѣ 10.940 руб. 57 коп. (CXLVI о. с. в. 13).	17 февраля.	62—82
11.	а) О возмѣщеніи дорогамъ прибытія рогатаго скота ущерба, вызываемаго простоемъ вагоновъ въ теченіе предусмотрѣннаго § 15 Ветеринарно-Санитарныхъ Правилъ 17-го іюля 1912 г. № 20305/14241, четырнадцатидневнаго срока, когда вагоны эти не могутъ быть поданы подъ нагрузку, и б) О порядкѣ возмѣщенія жел. дор. расходовъ по простою вагоновъ, задержанныхъ подъ дезенфекціей, въ случаяхъ несвоевременнаго полученія отъ ветеринарнаго надзора извѣщенія о необходимости дезинфекціи, а также и другихъ убытковъ, наносимыхъ жел. д. въ такихъ случаяхъ, какъ, напримѣръ, по непроизводительному пробѣгу зараженныхъ вагоновъ, по перегрузкѣ изъ нихъ товаровъ въ вагоны незараженные, по почтѣ товаровъ, вслѣдствіе нагрузки ихъ въ зараженные вагоны и т. п. (CXLVII О. С. в. з.)	15 февраля.	83—96
12.	О расчетахъ дорогъ по претензіямъ въ тѣхъ случаяхъ, когда одна или нѣсколько дорогъ слѣдованія груза отказываются принять на себя отвѣтственность. CXLII О. С. вопр. 39).	2 марта.	97—110
13.	1) Объ опредѣленіи порядка и условій перевозкѣ какъ на открытомъ подвижномъ составѣ, такъ и въ навалку различныхъ грузовъ, отнесенныхъ къ объединенной группѣ 28/55 (CXXXII О. С. вопр. 96).	3 марта.	XIV

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
	2) а) О причисленіи нѣкоторыхъ наименованій изъ группы 56 наменклатуры Общаго Тарифа къ грузамъ краткосрочнаго храненія по ст. 84 Общаго Устава, б) О разъясненіи недоразумѣній, возникающихъ относительно лѣсныхъ матеріаловъ (гр. 28/55), при примѣненіи постановленія Министра Путей Сообщенія отъ 26 февраля 1909 года за № 4786 объ измѣненіи правилъ продажи съ публичнаго торга невостребованныхъ грузовъ (CXIII О. С. вопр. 74).	3 марта.	111—114
14.	Объ опредѣленіе количества колесныхъ паръ, подлежащихъ высылкѣ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ дорогами; Волго-Бугульминской, Кахетинской и Черноморско-Кубанской (CXLVII О. С. вопр. 17).	15 и 16 февраля см. в. 29.	115—117
15.	Объ опредѣленіи количества колесныхъ паръ, подлежащихъ высылкѣ въ основный запасъ Центральныхъ Складовъ дорогами. Алтайской, Сѣверно-Восточной Уральской и Западной-Уральской. (CXLVII О. С. вопр. 18).	15 февраля.	118—120
16.	Объ освобожденіи Токмакской дороги отъ высылки запасныхъ частей въ Центральные Склады CXLVII О. С. вопр. 19).	15 февраля.	121—125
17.	О претензіи Московской сѣти М.-В.-Рыбинской д. къ Управленію желѣзныхъ дорогъ въ суммѣ 15374 руб. 25 коп., за пользованіе казенными дорогами вагонами, ледниками въ въ теченіе 1914 и 1915 г.	15 февраля.	126—132
18.	Объ избраніи трехъ членовъ Коммиссіи, по вопросу о наймѣ помѣщенія для Конторъ всѣхъ трехъ Съѣздовъ—Общаго Конвенціоннаго, Тарифнаго и по дѣламъ международныхъ сообщеній. (CXLVII О. С. вопр. 36б).	3 марта.	133—134

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
19.	О разсмотрѣніи заключеній 80-ой Разсчетной Коммиссіи по вопроса 95, 100 и 158 программы ея занятій.	16 февраля	135—142
20.	О разсмотрѣніи заключеній 85-ой Разсчетной Коммиссіи по вопросамъ 81, 130 и 131 программы ея занятій.	3 марта.	143—151
21.	О разсмотрѣніи заключеній 91 Разсчетной Коммиссіи по вопросамъ 11, 12, 18, 19, 20, 56 и 58 программы ея занятій.	3 марта.	152—155
22.	О разсмотрѣніи заключеній 93 Разсчетной Коммиссіи, по вопросамъ 7, 24, 25 и 40 программы ея занятій.	11 марта.	156—161
23.	О включеніи Кизлярской и Темиръ-Ханъ-Шуринской вѣтвей Владикавказской дороги въ прямое съ дорогами сѣти, пассажирское и товарное сообщеніе.	15 февраля.	162—164
24.	О включеніи Гадячской вѣтви, сооружаемой Обществомъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, въ прямое, пассажирское и товарное, съ дорогами сѣти сообщеніе.	15 февраля.	165
25.	О включеніи Каменской городской станціи Омской желѣзной дороги, въ навигаціонное время, въ прямое съ дорагами сѣти сообщеніе черезъ ст. Тура.	18 февраля.	166
26.	Объ упрощеніи порядка передачи коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія станціи, а ровно сдачи грузовъ съ городскихъ станцій на линейныя (CXLVII О. С. вопр. 35).	16 февраля.	167—183

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
27.	О разсмотрѣніи проекта разъяснительной публикаціи въ Сборникѣ Тарифовъ о томъ, какія перевозки почтъ въ товарныхъ вагонахъ должны совершаться безплатно и какія за плату.	11 марта.	184—195
28.	О разсмотрѣніи заключеній Коммиссіи, образованной CXLI Экстреннымъ Общимъ Съѣздомъ, для организаціи управленія Типографіею при общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ.	2 марта.	196—263
29.	Объ опредѣленіи количества каменныхъ паръ, подлежащихъ высылкѣ Ачинскъ-Мунусинскую ж. д. въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ.	15 и 16 февраля См. въ 14.	115—117
30.	Объ измѣненіи Положеній о Петроградской и Московской городскихъ станціяхъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги.	16 февраля	264
31.	О включеніи линіи Наманганъ-Джалалъ-Абадъ съ вѣтвями Ферганской желѣзной дороги въ прямое товарное съ дорогами сѣти сообщеніе.	18 февраля.	265—266
32.	О разрѣшеніи Акціонерному Обществу содѣйствія развитію русскихъ лечебныхъ мѣстъ продажи въ особыхъ конторахъ желѣзнодорожныхъ билетовъ и купонныхъ книжекъ круговыхъ поѣздовъ за коммиссіонное вознагражденіе и о разрѣшеніи отправлять черезъ тѣ-же конторы товаръ-багажъ маловѣсными посылками.	17 февраля.	267—272

Вопросы.		Дни засѣданій	Страницы протокола.
33.	Объ установленіи общаго порядка для розыска грузовъ, кромѣ эвакуированныхъ, предусмотрѣнныхъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 ноября 1915 г. № 32322/25274/312.	18 февраля.	273 – 275
34.	Докладъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по дѣламъ типографіи.	2 марта.	276—289
35.	О сокращеніи вдвое срока безплатнаго храненія и увеличеніи въ четыре раза сбора за храненіе товаро-багажа и грузовъ пассажирской скорости,	18 февраля.	281—283
36.	Докладъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по вопросу объ уплатѣ вознагражденія за типографское имущество, реквизированное въ типографіи, торгующей подъ фирмою „Вильямъ Кене и К⁰“, принадлежащей австрійскому подданному Юліо Вольнеру.	2 марта.	284—285
37.	О включеніи Злынковской вѣтви Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ въ прямое товарное и пассажирское съ дорогами сѣти сообщеніе.	18 февраля.	286—287
38.	О пріостановленіи на время военныхъ дѣйствій ст. 38-ой Общ. Уст. Рос. жел. дор., разрѣшающей выдачу багажа безъ представленія квитанціи.	3 марта.	288—291
39.	О перевозкѣ почты въ товарныхъ вогонахъ безъ пломбъ дороги отправленія.	11 марта.	292—294

Вопросы.		Дни засѣданій.	Страницы протокола.
40.	Объ объединеніи счетоводства Общихъ Съѣздовъ—Ковенціоннаго, Тарифнаго и по дѣламъ Международныхъ сообщеній.	11 марта.	295—312
41.	Сообщеніе завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по предмету пріобрѣтенія бумаги для изготовленія пассажирскихъ билетовъ.	11 марта.	313

СОСТАВЪ
CXLVIII Общаго Съѣзда
ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ
РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Засѣданія 15 февраля—11 марта 1916 года.

Предсѣдатель . . . . . **Михаилъ Павловичъ Федоровъ.**
Замѣститель его . . . . . **Сергѣй Петровичъ Лосевъ.**

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Управленія желѣзныхъ дорогъ . . . . . **Петръ Федоровичъ Костюковъ.**
Сергѣй Владиміровичъ Максимовскій.
Феофанъ Евдокимовичъ Пивоваровъ.
„ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ . . . . . **Фридрихъ Оттовичъ Магазингъ.**
Витольдъ Станиславовичъ Зелль.
Владиміръ Александровичъ Балашовъ.
Леонидъ Илларіоновичъ Изюмовъ.
„ Департамента желѣзнодорожной отчетности . **Иванъ Васильевичъ Скачевскій.**
„ Ветеринарнаго Управленія М-ва Внутр. дѣлъ **Сергѣй Григорьевичъ Горчаковъ.**
„ Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ . **Михаилъ Михаиловичъ Спиридоновъ.**
Викторъ Аркадьевичъ Кулябко-Корецкій

ОТЪ КАЗЕННЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ:

„ Николаевской . . . . . **Александръ Викентьевичъ Бацановъ.**
Константинъ Викторовичъ Быковъ.
„ Сызрано-Вяземской . . . . . **Федоръ Афанасьевичъ Афанасьевъ.**
„ Финляндскихъ . . . . . **Николай Карловичъ Вестерлингъ.**

ОТЪ ЧАСТНЫХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ:

„ Алтайской . . . . . **Витольдъ Адольфовичъ Чапскій**
„ Ачинскъ-Минусинской . . . . . **Михаилъ Яковлевичъ Началовъ.**
Рудольфъ Ивановичъ Даниловичъ.

Примѣчаніе. Списокъ представителей CXLVIII Общаго Съѣзда съ указаніемъ засѣданій, въ которыхъ они принимали участіе, помѣщенъ въ концѣ протоколовъ.

Отъ Богословской.	Михаилъ Михаиловичъ Тагеръ.
„ Владикавказской	Альфредъ Августовичъ Гибнеръ.
	Іосифъ Петровичъ Зайцевъ.
	Юлій Николаевичъ Эрлихъ.
	Михаилъ Федоровичъ Кривошеинъ.
	Петръ Ивановичъ Коссаковскій.
	Вячеславъ Петровичъ Черновъ.
„ Лодзинской.	Никифоръ Ѳеофиловичъ Сопѣевскій.
	Люціанъ Ѳеофиловичъ Дашковскій.
„ Моск.-Виндаво-Рыбинской	Карлъ Петровичъ Лазаревъ.
	Павелъ Павловичъ Акимовъ.
	Наумъ Борисовичъ Ленцнеръ.
	Евгеній Дмитріевичъ Зуевъ.
„ Московско-Казанской	Григорій Григорьевичъ Кобылинскій.
„ Московско-Кіево-Воронежской	Юліанъ Артуровичъ Лэмпицкій.
„ Рязанско-Уральской	Михаилъ Павловичъ Федоровъ.
	Николай Николаевичъ Лупулъ.
„ Сѣверо-Донецкой	Евсей Арсеньевичъ Могиленскій.
„ Троицкой	Владиміръ Петровичъ Скачко
	Антонъ Казимировичъ Тышинскій.
Ферганской.	Владиміръ Петровичъ Скачко.
	Антонъ Казимировичъ Тышинскій.
„ Юго-Восточныхъ	Анатолій Ивановичъ Синдѣевъ.
	Александръ Лазаревичъ Гертигъ.
Перваго Общества п. п	Владиславъ Феодосьевичъ Пекарскій.

ОТЪ БИРЖЕВЫХЪ КОМИТЕТОВЪ:

„ Либавскаго	Леопольдъ Петровичъ Котновскій.
„ Рижскаго	Іосифъ Юльевичъ Залѣсскій.
„ Таганрогскаго	Илья Абрамовичъ Дынинъ.
„ Совѣтъ Съѣздовъ представ. Торговли и Промышленности	Михаилъ Николаевичъ Селиховъ.
„ Акц. О-ва содѣйствія развитію русскихъ лѣчебныхъ мѣстностей	Станиславъ Іосафатовичъ Залѣсскій.
	Константинъ Владиміровичъ князь Кекуатовъ.
Членъ Тарифнаго Комитета	Робертъ Густавовичъ Салома.
Отъ Съѣзда международныхъ сообщеній . . .	Стефанъ Корнеліевичъ Ромоцкій.
Отъ Тарифнаго Съѣзда	Иванъ Васильевичъ Гофманъ.
Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда . . .	Сергѣй Петровичъ Лосевъ.
Замѣститель его	Августъ Станиславовичъ Вышковскій.

ПРОТОКОЛЪ

ЗАСѢДАНІЙ

CXLVIII Общаго Съѣзда

ПРЕДСТАВИТЕЛЕЙ

РУССКИХЪ ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ,

15 февраля—11 марта 1916 г.

---

15 февраля 1916 г. во второмъ часу дня, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, объявивъ CXLVIII очередной Общій Съѣздъ открытымъ предложилъ собравшимся Членамъ Съѣзда избрать изъ своей среды Предсѣдателя, послѣ чего единогласно избраны: Предсѣдателемъ Михаилъ Павловичъ Федоровъ и его замѣстителемъ Сергѣй Петровичъ Лосевъ.

Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда сообщилъ о полученномъ имъ отношеніи Совѣта Съѣздовъ представителей лѣсной промышленности и торговли съ просьбой о включеніи Совѣта въ число постоянныхъ членовъ Общаго Съѣзда и о допущеніи къ участію въ трудахъ настоящаго Общаго Съѣзда представителя названнаго Совѣта.

Общій Съѣздъ, принимая во вниманіе, съ одной стороны, что удовлетвореніе настоящаго ходатайства несомнѣнно можетъ вызвать цѣлый рядъ аналогичныхъ ходатайствъ со стороны многихъ возникшихъ въ послѣднее время организацій по отдѣльнымъ спеціальностямъ, что значительно увеличило бы составъ Съѣзда безъ особой въ томъ надобности, а съ другой,—что постояннымъ членомъ Общаго Съѣзда состоитъ Совѣтъ Съѣздовъ представителей Торговли и Промышленности, объединяющій въ своемъ лицѣ всѣ подобнаго рода промышленныя организаціи, призналъ болѣе удобнымъ предоставить сему Совѣту приглашеніе въ засѣданія Общаго Съѣзда представителей отдѣльныхъ отраслей промышленности, съ чѣмъ согласился и представитель названнаго Совѣта М. Н. Селиховъ.

Засимъ **Общій Съѣздъ положилъ** предоставить Совѣту Съѣздовъ представителей Торговли и Промышленности приглашать, когда это имъ

будетъ признано желательнымъ, представителей лѣсной промышленности для участія въ обсужденіи интересующихъ названную промышленность вопросовъ.

Въ засѣданіи 11 марта Предсѣдатель, напомнивъ, что 9 сего марта исполнилось двадцатипятилѣтіе службы по Министерству Путей Сообщенія, Николая Николаевича Возницина, принимавшаго, въ особенности въ послѣднее время, дѣятельное участіе въ работахъ Общаго Съѣзда по вопросамъ юридическаго характера и успѣшное разрѣшеніе многихъ изъ нихъ было достигнуто благодаря его опыту и знанію дѣла, предложилъ принести юбиляру отъ Общаго Съѣзда поздравленія и пожеланія еще долгіе годы видѣть глубокоуважаемаго Николая Николаевича въ своей средѣ.

Общій Съѣздъ къ этому предложенію единогласно присоединился.

Присутствовавшій въ засѣданіи Съѣзда Н. Н. Возницинъ въ теплыхъ словахъ благодарилъ Общій Съѣздъ за выраженныя пожеланія и лестную оцѣнку его трудовъ на пользу желѣзнодорожнаго дѣла.

По отношенію вопросовъ программы **Общій Съѣздъ положилъ:**

Вопросъ 13,—отложить до полученія отъ запрошенныхъ Совѣтомъ постоянныхъ представителей казенныхъ ж. дорогъ отзывовъ сихъ дорогъ, для внесенія вновь этого дѣла названнымъ Совѣтомъ въ одинъ изъ слѣдующихъ Общихъ Съѣздовъ.

По разсмотрѣніи затѣмъ всѣхъ вопросовъ программы, по каждому изъ коихъ составленъ особый протоколъ, CXLVIII Общій Съѣздъ 11 марта 1916 г. въ пятомъ часу дня Предсѣдателемъ закрытъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 1.—О противорѣчіи § 78 *б* Соглашенія о прямомъ сообщеніи со ст. 78² Общаго Уст. Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Начальникъ Сѣверныхъ ж. д., рапортомъ отъ 23 сентября 1915 г. за № 383/25815/9/7777, донесъ Управленію желѣзныхъ дорогъ, что согласно ст. 78² Общаго Уст. Росс. ж. д., по грузамъ, на которые наложены платежи, станціи отправленія (при распоряженіяхъ отправителя въ порядкѣ ст. 78¹) не могутъ требовать, кромѣ дубликатовъ накладныхъ, еще и свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ. Объ этомъ же имѣется въ циркулярѣ Управленія ж. д. отъ 29 мая—1909 г. за № 13190/105.

Кромѣ того, и на 101-мъ Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ по вопросу 32-му программы его занятій было постановлено, что желѣзныя дороги, въ тѣхъ случаяхъ, когда на грузъ наложенъ платежъ, не должны требовать свидѣтельства о наложенномъ платежѣ, а также принимать распоряженія о снятіи наложеннаго платежа, разъяснивъ лицу, имѣющему право распоряженія грузомъ, что, въ противномъ случаѣ, оно можетъ, въ случаѣ пріема груза по полученія распоряженія о возвратѣ его, лишиться какъ наложеннаго платежа, такъ и груза; возвращенный же обратно на станцію отправленія грузъ выдается грузоотравителю либо по уплатѣ имъ наложеннаго платежа, либо по представленіи свидѣтельства о наложенномъ платежѣ.

Между тѣмъ, согласно § 78 *б* Соглашеніе о прямомъ сообщеніи, если, при требованіи переадресовки груза, наложенный платежъ былъ уничтоженъ, то станціи начаченія, получивъ свидѣтельство, дѣлаетъ на извѣщеніи отмѣтку объ уничтоженіи наложеннаго платежа, отправляетъ грузъ на новую станцію назначенія, съ отмѣткою въ документахъ объ уничтоженіи платежа; свидѣтельство же и извѣщеніе задерживаютъ у себя для представленія ихъ въ свой Контроль или Службу Сборовъ.

Усматривая нѣкоторое противорѣчіе указаннаго параграфа, во-первыхъ, со ст. 78² Общаго Уст. (станція назначенія можетъ получить свидѣтельство только черезъ станцію отправленія по § 3 Правилъ о наложенныхъ платежахъ), во-вторыхъ, съ постановленіемъ 101-го Общаго Съѣзда, Начальникъ Сѣверныхъ дорогъ просилъ разъясненія по этому предмету, вслѣдствіе чего, въ виду общности вопроса для всѣхъ дорогъ, Эксплоатаціонный Отдѣлъ, отношеніемъ отъ 4/7 января 1916 г. за № 0231, внесъ это дѣло на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда. (Цирк. 11 января 1916 года № 21/47).

Справка I.

Ст. 78[1] и 78[2] Общаго Устава р. ж. д. слѣдующаго содержанія: Ст. 78[1]. Лицо, имѣющее право распоряженія грузомъ, можетъ требовать черезъ станцію отправленія, чтобы грузъ былъ: 1) выданъ обратно на станцію отправленія, безразлично, до или послѣ отправки такового, 2) выданъ на промежуточной станціи и 3) выданъ не тому лицу, которое указано въ накладной. Дорога не вправѣ отказаться отъ исполненія требованій лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, и т. д.

Ст. 78[2]. Указанныя въ статьѣ 78[1] требованія лица, имѣющаго право распоряженія грузомъ, должны быть заявлены станціи отправленія письменно, съ приложеніемъ дубликата накладной, который задерживается станціею отправленія, о чемъ ею выдается расписка, до полученія отъ подлежащей станціи (ст. 78[1] п.п. 2 и 3) увѣдомленія о послѣдовавшемъ исполненіи требованія заявителя и о сдѣланномъ, согласно сему, исправленіи въ накладной или же о невозможности исполнить заявленное требованіе. По полученіи такого увѣдомленія, станція отправленія дѣлаетъ соотвѣтствующую отмѣтку въ дубликатѣ накладной и возвращаетъ послѣдній заявителю, съ отобраніемъ выданой ранѣе расписки. *По грузамъ, на которые наложены платежи, станція отправленія не можетъ требовать, кромѣ дубликатовъ накладной, еще и свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ или уплаты означенныхъ платежей, и послѣдніе либо переводятся на станцію отправленія (п. I ст. 78[1]), либо взыскиваются на общемъ основаніи при выдачѣ груза (п.п. 2 и 3 той же статьи).*

Справка II.

Въ § 3 Правилъ о наложенныхъ платежахъ, изданныхъ въ развитіе статей 74—76 Общаго Устава р. ж. д. между прочимъ, изъяснено: При отмѣнѣ наложеннаго платежа, отправитель долженъ представить начальнику станціи отправленія заявленіи о такой отмѣнѣ, вмѣстѣ со свидѣтельствомъ и съ надписью на послѣднемъ о совершенномъ уничтоженіи наложеннаго платежа. Станція отправленія, удостовѣривъ, по провѣркѣ, собственноручную подпись отправителя приложеніемъ станціоннаго штемпеля и подписью начальника станціи, оставляетъ заявленіе при дѣлахъ станціи, *а свидѣтельство пересылаетъ на станцію назначенія*, которая по полученіи такового, выдаетъ грузъ адресату, безъ взысканія наложеннаго платежа.

Справка III.

Въ § 113 и 114 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, между прочимъ, изяснено:

Въ § 113. При отмѣнѣ наложеннаго платежа, станція отправленія, отобравъ отъ отправителя свидѣтельство, съ надписью его объ отмѣнѣ, удостовѣряетъ подлинность подписи отправителя подписью начальника станціи и приложеніемъ своего конвенціоннаго, календарнаго штемпеля и отсылаетъ таковое свидѣтельство на станцію назначенія, служебною корреспонденцію, въ закрытомъ пакетѣ, для исполненія, сдѣлавъ у себя подлежащую, объ отмѣнѣ наложеннаго платежа отмѣтку.

Въ § 114. Какъ при уменьшеніи, такъ и при отмѣнѣ наложеннаго платежа, станція отправленія, по желанію отправителя, увѣдомляетъ о томъ станцію назначенія, за счетъ заявителя телеграммою.

По одной извѣстительной телеграммѣ грузъ не можетъ быть выданъ безъ взысканія наложеннаго платежа, или со взысканіемъ его въ уменьшенной суммѣ, до полученія станціею назначенія, требуемыхъ параграфомъ 113, увѣдомленія или свидѣтельства.

Справка IV.

§§ 78 *б* и 79 *б* Соглашенія о прямомъ сообщеніи гласятъ:

§ 78 *б*. Если, при требованіи переадресовкѣ груза, наложенный платежъ былъ уничтоженъ, *то станція назначенія, получивъ свидѣтельство*, дѣлаетъ на извѣщеніи отмѣтку объ уничтоженіи наложеннаго платежа, отправляетъ грузъ на новую станцію назначенія, съ отмѣткою въ документахъ объ уничтоженіи наложеннаго платежа; *свидѣтельство же и извѣщеніе* задерживаетъ у себя для представленія ихъ въ свой Контроль или Службу Сборовъ.

79 *б*. По прибытіи на станцію первоначальнаго отправленія возвращеннаго груза, на которомъ числится наложенный платежъ, станція эта выдаетъ его грузохозяину, со взысканіемъ съ него всѣхъ платежей и въ томъ числѣ наложеннаго, дѣлая о взносѣ сего послѣдняго надлежащую отмѣтку на прибывшемъ извѣщеніи (§ 5 Правилъ о наложенныхъ платежахъ) и, принимая таковое къ выплатѣ по свидѣтельству, наравнѣ съ извѣщеніями, прибывающими съ другихъ станцій.

Въ тѣхъ же случаяхъ, когда грузохозяиномъ, при выкупѣ груза, будетъ предъявлено при накладной также и свидѣтельство о наложенномъ платежѣ, съ надписью объ отмѣнѣ платежа, то станція, произведя въ этомъ случаѣ расчетъ съ получателемъ безъ взысканія съ него наложеннаго платежа, фактуруетъ себя на сумму такового за счетъ наложенныхъ платежей.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ постоянные представители казенныхъ дорогъ заявили, что они не усматриваютъ въ дѣйствующихъ правилахъ тѣхъ противорѣчій, на которыя указываютъ Сѣверныя дороги.

Въ развитіе высказаннаго, постоянные представители казенныхъ дорогъ пояснили, что по грузамъ, на которые наложены платежи, при распоряженіи отправителя въ порядкѣ ст. 78¹ Общаго Устава р. ж. д., станція отправленія, на основаніи ст. 78² того же Устава, не можетъ требовать, кромѣ дубликатовъ накладныхъ, еще и свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ, только въ томъ случаѣ, когда отправитель дѣлаетъ распоряженіе о переадресовкѣ груза, обратномъ возвратѣ на ст. отправленія или выдачѣ не тому лицу, которое указано въ накладной, *безъ отмѣны наложеннаго платежа.* Но если отправитель, осуществляя свое право, при указанныхъ своихъ распоряженіяхъ пожелаетъ отмѣнить наложенный платежъ, то само собою разумѣется, что станція отправленія должна потребовать свидѣтельство о наложенномъ платежѣ съ выполненіемъ при этомъ формальностей, установленныхъ § 3 Правилъ о наложенныхъ платежахъ, изданныхъ въ развитіе ст. 74—76 Общаго Устава.

Этотъ случай и предусматривается § 78 *б* Соглашенія о прямомъ сообщеніи, дающимъ разъясненія станціи назначенія, какъ ей поступить съ наложеннымъ платежомъ по переадресованному грузу.

Такимъ образомъ, никакихъ противорѣчій между статьею 78² Общаго Устава р. ж. д. и § 78 *б* Соглашенія о прямомъ сообщеніи, въ дѣйствительности, не имѣется.

Въ виду ясныхъ нынѣ указаній въ статьѣ 78² Общаго Устава р. ж. д. и разъяснительнаго циркуляра Управленія жел. дор. къ этой статьѣ (см. стр. 292 Общ. Уст., отд. В, пункты *а* и *б*), сами грузоотправители освѣдомлены о томъ, что, при требованіи ими возврата груза съ наложеннымъ платежомъ, вмѣстѣ съ дубликатомъ накладной, не требуется прикладывать свидѣтельства о наложенномъ платежѣ, если таковой не отмѣняется.

Неправильное требованіе желѣзнодорожными агентами свидѣтельствъ о наложенныхъ платежахъ при распоряженіи отправителя о возвратѣ груза могло происходить въ то время, когда на этотъ предметъ не имѣлось опредѣленныхъ указаній въ Общемъ Уставѣ.

Несомнѣнно, что съ 1909 г., т. е. съ введеніемъ въ Общій Уставъ р. ж. д. соотвѣтственныхъ указаній, примѣнительно къ постановленіямъ 101 и 102 Общихъ Съѣздовъ, такія явленія отпали.

По соображеніи изложеннаго, **Общій Съѣздъ**, не находя съ своей стороны противорѣчій между статьею 78² Общаго Устава р. ж. д. и § 78 *б* Соглашенія о прямомъ сообщеніи, **положилъ**, во избѣжаніе недо-

разумѣній, преподать дорогамъ разъясненіе въ томъ смыслѣ, что указаніе статьи 78^{2} Общаго Устава р. ж. д., относительно нетребованія станціей отправленія свидѣтельства о наложенномъ платежѣ при распоряженіи отправителя въ порядкѣ статьи 78^{1} того же Устава о переадресовкѣ груза, относится къ тѣмъ случаямъ, когда при такомъ переадресованіи наложенный платежъ не отмѣняется.

Если, однако, при сказанномъ переадресованіи, грузовладѣлецъ пожелаетъ отмѣнить наложенный платежъ, то станція отправленія, вмѣстѣ съ дубликатомъ накладной, должна требовать и свидѣтельство.

Въ остальномъ при отмѣнѣ наложеннаго платежа по переадресованнымъ грузамъ станціи отправленія и назначенія должны руководствоваться дѣйствующими правилами Общаго Устава и Соглашенія о прямомъ сообщеніи, а въ томъ числѣ и § 78^{6} послѣдняго Соглашенія.

Вопросъ 2. О пересмотрѣ постановленія CXLI Экстреннаго Общаго Съѣзда по вопросу 62-му программы его занятій въ части, касающейся предѣловъ примѣненія статьи 107 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ 13-го ноября 1915 г. за № 25412, на имя Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда сообщилъ слѣдующее:

Циркуляромъ Вашимъ за № 3135, послѣдовавшимъ на основаніи отзыва Эксплоатаціоннаго Отдѣла отъ 26-го октября сего года за № 21891, предложены къ исполненію постановленія 141 Экстреннаго Общаго Съѣзда по 62-му вопросу программы—о предѣлахъ примѣненія въ зависимости отъ обстоятельствъ военнаго времени, нѣкоторыхъ статей Общаго Устава. Между тѣмъ въ части, касающейся ст. 107, постановленіе это нынѣ оказывается недостаточно яснымъ.

Именно, въ немъ рекомендуется разсчитывать вознагражденіе по цѣнамъ станціи отправленія съ прибавленіемъ фрахта „въ случаяхъ предъявленія претензіи за утрату грузовъ, а *равно и тѣхъ*, которыя въ силу обстоятельствъ военнаго времени были *остановлены* въ пути и затѣмъ поступили въ распоряженіе дорогъ“, изъ чего можно вывести заключеніе, что таковое постановленіе носитъ общій характеръ, тогда какъ изъ бывшихъ на Съѣздѣ сужденій видно, что онъ имѣлъ въ виду *только грузы, задержанные* въ пути слѣдованія.

Во избѣжаніе сказаннаго неправильнаго толкованія, Эксплоатаціонный Отдѣлъ и просилъ срочно отмѣнить вышеуказанный циркуляръ за № 3135 въ части, касающейся предѣловъ примѣненія статьи 107 Общаго Устава, и засимъ подвергнуть вопросъ въ этой части пересмотру на ближайшемъ же Общемъ Съѣздѣ на предметъ точной формулировки предположеній желѣзныхъ дорогъ въ отношеніи примѣненія статьи 107.

(Цирк. З. д. О. С. отъ 28-го ноября 1915 г. за № 446/3520).

Справка.

Вопросъ о предѣлахъ примѣненія нѣкоторыхъ статей Общаго Устава, въ зависимости отъ обстоятельствъ военнаго времени, былъ внесенъ на обсужденіе 141 Экстреннаго Общаго Съѣзда Правленіемъ Общества М.-К.-Воронежской ж. д., которое, въ частности, въ отношеніи ст. 107 сообщило:

„По ст. 107 Общаго Устава вознагражденіе грузохозяину *за утрату или порчу груза опредѣляется по цѣнамъ станціи назначенія.*

Принимая, однако, во вниманіе, что въ рядѣ мѣстностей во время мобилизаціи и войны цѣны на всѣ почти продукты рѣзко повысились вслѣдствіе сокращенія подвоза и возникшей въ связи съ этимъ споку-

ляціи торговцевъ,—едва ли можно признать справедливымъ и правильнымъ возлагать на желѣзныя дороги послѣдствія столь исключительныхъ обстоятельствъ въ видѣ уплаты за утрату или поврежденія груза не по обычной, а по непомѣрно вздутой цѣнѣ его.

Слѣдуетъ при этомъ отмѣтить, что нѣкоторые грузы изъ числа задержанныхъ на дорогахъ при объявленіи мобилизаціи желѣзнымъ дорогамъ пришлось по необходимости принять въ свои склады для собственныхъ надобностей, такъ какъ при спѣшной разгрузкѣ вагоновъ на попутныхъ станціяхъ, гдѣ они были застигнуты объявленіемъ мобилизаціи, произошло смѣшеніе однородныхъ грузовъ разныхъ отправокъ (дрова, строительные матеріалы и проч.), и послѣдующее выдѣленіе грузовъ, относящихся къ отдѣльнымъ накладнымъ, оказалось физически невыполнимымъ. За эти грузы желѣзнымъ дорогамъ приходится уплачивать грузохозяевамъ полную ихъ стоимость, но примѣненіе къ этимъ случаямъ ст. 107 Общаго Устава приводитъ къ чрезмѣрнымъ расцѣнкамъ".

При обсужденіи вопроса на 141 Общемъ Съѣздѣ, Юрисконсультами дорогъ было отмѣчено, что вздорожаніе стоимости того или другого продукта на рынкахъ потребленія немедленно же влечетъ за собою соотвѣтственное повышеніе цѣнъ въ мѣстахъ его производства, и насколько извѣстно, цѣны мѣстъ производства регулируются, обыкновенно, цѣнами рынковъ сбыта, а не обратно. Въ настоящее исключительное время возможны, конечно, и всякаго рода торговыя спекуляціи, но доказать это въ Судѣ, на предметъ уплатъ по претензіямъ не на основаніи ст. 107 Общаго Устава—по цѣнамъ станцій назначенія грузовъ, которыя предполагается не нормально повышены, а по инымъ, принимаемымъ за обычныя, врядъ ли окажется возможнымъ, ибо для опредѣленія нормальныхъ цѣнъ нѣтъ никакого мѣрила. Хотя выше уже было отмѣчено, что обыкновенно, цѣны мѣстъ производства регулируются цѣнами рынковъ сбыта, но при настоящихъ исключительныхъ обстоятельствахъ, въ нѣкоторыхъ случаяхъ, можетъ оказаться и такое положеніе, что цѣны въ мѣстахъ потребленія будутъ значительно разниться, въ сторону повышенія, отъ цѣнъ мѣстъ производства съ прибавленіемъ къ нимъ стоимости перевозки, но тѣмъ не менѣе желѣзныя дороги не могутъ представить Суду такихъ данныхъ, на основаніи которыхъ возможно было бы доказать искусственное повышеніе цѣны.

Въ виду сего, а также и совершенно категорическаго указанія ст. 107 Общаго Устава, что вознагражденіе за утрату или поврежденіе груза должно исчислять по торговой цѣнѣ мѣста назначенія груза, измѣнить положеніе по отправкамъ, доставленнымъ на станціи назначенія,

безъ соотвѣтственнаго измѣненія ст. 107 Общаго Устава, не представляется возможнымъ.

Что касается грузовъ, задержанныхъ въ пути и частью поступившихъ, въ силу извѣстныхъ обстоятельствъ, въ распоряженіе желѣзныхъ дорогъ, а также грузовъ, вовсе не дошедшихъ по назначенію, то имѣя въ виду указаніе ст. 107 Общаго Устава, что стоимость груза должна опредѣляться по цѣнамъ мѣстъ назначенія того времени, когда должна была произойти выдача груза, и принявъ во вниманіе, что при настоящихъ исключительныхъ обстоятельствахъ опредѣлить точно это время довольно затруднительно, желѣзныя дороги, казалось бы, имѣютъ полное основаніе исчислять вознагражденіе за такіе грузы, руководствуясь рыночными цѣнами мѣстъ отправленія грузовъ съ принятіемъ къ разсчету, въ подлежащихъ случаяхъ, стоимости провоза и иныхъ издержекъ по перевозкѣ, если таковыя были произведены грузовладѣльцемъ.

По заслушаніи приведенныхъ разъясненій 141 Общій Съѣздъ постановилъ: въ случаяхъ предъявленія къ желѣзнымъ дорогамъ претензій о вознагражденіи за утрату грузовъ, а равно и тѣхъ, которые *въ силу обстоятельствъ военнаго времени были остановлены въ пути* и затѣмъ поступили въ распоряженіе дорогъ, съ исчисленіемъ стоимости ихъ по явно преувеличеннымъ цѣнамъ, рекомендовать Управленіямъ всѣхъ желѣзныхъ дорогъ опредѣлять въ такихъ случаяхъ размѣръ вознагражденія по цѣнамъ станцій отправленія грузовъ, съ прибавленіемъ къ нимъ стоимости провоза и иныхъ издержекъ по перевозкѣ, если таковыя были произведены грузоотправителемъ, а при несогласіи претендателей съ такимъ разсчетомъ доводить подобныя дѣла до разрѣшенія Правительствующаго Сената.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При обмѣнѣ мнѣніями по вопросу было высказано, что хотя на CXLI Общемъ Съѣздѣ разсматривался вопросъ о ненормальномъ повышеніи цѣнъ на продукты вообще, тѣмъ не менѣе окончательное заключеніе Съѣзда должно было касаться только грузовъ, задержанныхъ въ пути; поэтому постановленіе CXLI Общаго Съѣзда, съ редакціонной стороны, дѣйствительно можно признать нѣсколько неяснымъ и подлежащимъ исправленію. Но вмѣстѣ съ тѣмъ, настоящій Общій Съѣздъ считалъ необходимымъ, попутно съ этимъ вопросомъ, нынѣ же выяснить и обсудить вопросъ о вліяніи чрезмѣрнаго повышенія цѣнъ на разнаго рода продукты, на результаты удовлетворенія претензій и за утрату грузовъ вообще, въ томъ предположеніи, что, можетъ быть, окажется по положенію дѣла нужнымъ нынѣ же возбудить ходатайство о соотвѣтственномъ измѣненіи ст. 107 Общаго Устава.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По симъ соображеніямъ **Общій Съѣздъ постановилъ**: отложивъ разсмотрѣніе сего вопроса до слѣдующаго Общаго Съѣзда, выяснить предварительно фактическое положеніе этого дѣла на дорогахъ, именно:

I. а) какое количество претензій было предъявлено къ дорогамъ за утрату грузовъ вообще, съ исчисленіемъ вознагражденія по преувеличеннымъ, противъ ст.ст. отправленія съ прибавленіемъ фрахта, цѣнамъ и на какую сумму;

б) въ какомъ приблизительно размѣрѣ это преувеличеніе выразилось (въ %%);

в) сколько такихъ претензій дорогами уже разрѣшено, съ примѣненіемъ какого разсчета и на какую сумму, и

г) по сколькимъ претензіямъ претендатели остались недовольны рѣшеніемъ желѣзныхъ дорогъ и на какую сумму.

II. а) какое количество претензій предъявлено по грузамъ, задержаннымъ въ пути и поступившимъ, затѣмъ, въ распоряженіе желѣзныхъ дорогъ и на какую сумму, и

б) сколько претензій удовлетворено, по какому разсчету и на какую сумму.

Въ соотвѣтствіи съ симъ, просить Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, срочно запросить желѣзныя дороги о доставленіи требующихся данныхъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 3. О пересмотрѣ постановленія CXIII Общаго Съѣзда, по вопросу 16-му программы его занятій, о разъясненіи по какому классу должно исчисляться вознагражденіе за утраченный багажъ пассажира въ томъ случаѣ, когда пассажиръ пріобрѣтаетъ дополнительный билетъ для проѣзда въ вагонѣ высшаго класса.

Вопросъ „о разъясненіи, по какому классу должно исчисляться вознагражденіе за утраченный багажъ пассажира въ томъ случаѣ, когда пассажиръ пріобрѣтетъ дополнительный билетъ для проѣзда въ вагонѣ высшаго класса“ возбуждался Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ Управленія жел. дорогъ въ 1910 году и разсматривался на CXIII Общемъ Съѣздѣ.

CXIII Общій Съѣздъ положилъ разъяснить, что вознагражденіе за утраченный багажъ пассажира, перешедшаго въ высшій классъ вагона, исчисляется по высшему классу билета только въ случаяхъ:

а) когда пассажиръ этотъ обмѣнилъ первоначальный билетъ на билетъ высшаго класса на станціи отправленія и затѣмъ новый билетъ предъявитъ въ багажную кассу для соотвѣтственныхъ о семъ отмѣтокъ въ багажной квитанціи и дорожной вѣдомости;

б) когда указанный въ п. *а* обмѣнъ будетъ совершенъ пассажиромъ въ пути на станціи сдачи багажа, если багажъ по первому билету ранѣе сдаваемъ не былъ, и

в) если для проѣзда въ вагонѣ высшаго класса былъ пріобрѣтенъ въ пути дополнительный билетъ, когда притомъ багажъ не былъ сданъ по первому билету.

Въ остальныхъ же случаяхъ пріобрѣтенія въ пути дополнительнаго билета для проѣзда въ вагонѣ высшаго класса, вознагражденіе за утраченный багажъ должно исчисляться по классу основного билета.

Въ настоящее время Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія жел. дорогъ отношеніемъ отъ 12/13 ноября 1915 г. № 25408 предложилъ пересмотрѣть вышеприведенное постановленіе CXIII Общаго Съѣзда, ссылаясь на то, что таковымъ постановленіемъ, какъ оказалось на практикѣ, не былъ предусмотрѣнъ случай, когда пассажиръ, по независящимъ отъ него обстоятельствамъ, разновременно пріобрѣлъ билеты до II или I класса, сдалъ багажъ по ранѣе взятому билету III класса и при томъ не имѣлъ возможности предъявить билетъ въ багажную кассу для отмѣтки въ багажной квитанціи и дорожной вѣдомости.

При этомъ Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ сообщена копія журнальнаго постановленія Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 7 октября 1915 года за № 2018/2248 слѣдующаго содержанія:

Слушали:

Докладъ Эксплоатаціоннаго Отдѣла слѣдующаго содержанія:

Инженеръ Черникъ заявилъ къ Управленію Московско-Курской жел. дороги претензію объ уплатѣ ему 84 руб. вознагражденія за удостовѣренную актомъ ст. Тула недостачу 28 фунт. багажа по квитанціи Брянскъ Р.-Ор.—Тула М.-Кур., за № 917 отъ 21 іюля пр. года, причемъ Черникъ пояснилъ, что вознагражденіе онъ исчисляетъ по 3 руб. за фунтъ, въ виду того, что хотя багажъ и былъ сданъ къ перевозкѣ по 2-мъ пассажирскимъ билетамъ III класса, но это произошло вслѣдствіе того, что билеты I-го и II-го класса до прихода поѣзда, касса не выдавала; когда же поѣздъ подошелъ къ ст. Брянскъ, то найдя мѣсто въ вагонѣ I-го класса, купилъ себѣ еще 2 добавочные билета до I-го класса (для себя и для матери).

Произведеннымъ по сему дѣлу разслѣдованіемъ фактъ продажи 2 добавочныхъ билетовъ отъ ст. Брянскъ до Тулы подтвердился.

Разсмотрѣвъ эту претензію, Управленіе Московско-Курской дороги признало возможнымъ уплатить г. Чернику вознагражденіе за утраченное мѣсто багажа по нормѣ для пассажировъ I-го класса, въ суммѣ 84 руб., но въ виду разъясненія CXIII Общаго Съѣзда, въ томъ смыслѣ, что если дополнительный билетъ не былъ предъявленъ въ багажную кассу для соотвѣтствен-

Постановили:

Соглашаясь съ заявленіемъ въ Совѣтѣ Управленія Московско-Курской ж. дороги представителя отъ Государственнаго Контроля о томъ, что по точному смыслу, утвержденнаго въ установленномъ порядкѣ, постановленія 113 Общаго Съѣзда, по вопросу 16-му программы его занятій, настоящая претензія инженера Черника за утрату багажа подлежала-бы удовлетворенію лишь въ суммѣ 28 р., т. е. по 1 руб. за фунтъ, какъ пассажира III класса, но, принимая во вниманіе неполноту означеннаго постановленія 113 Общаго Съѣзда, не объемляющаго большинства могущихъ встрѣтиться на почвѣ примѣненія этого постановленія недоразумѣній, къ каковымъ относится и настоящій случай, когда есть полное основаніе допустить, что и пассажиръ, разновременно пріобрѣтавшій билеты до I класса и сданный багажъ по ранѣе взятымъ билетамъ, слѣдовалъ на одномъ и томъ же протяженіи, Комитетъ постановилъ: 1) въ данномъ случаѣ уплатить инженеру Чернику, въ возмѣщеніе его убытковъ за утрату желѣзными дорогами багажа, 84 руб., какъ пассажиру I класса, каковое постановленіе, какъ отступающее отъ дѣйствующихъ правилъ представить на утвержденіе Его Высокопревосходительства Г. Министра Путей Сообщенія и 2) просить Эксплоатаціонный Отдѣлъ возбудить въ установленномъ порядкѣ вопросъ о пере-

ныхъ о семъ отмѣтокъ въ багажной квитанціи, какъ это было въ данномъ случаѣ, вознагражденіе за утраченный багажъ должно исчисляться по классу основного билета, опредѣлило представить на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ.

Принимая во вниманіе, что фактъ продажи ст. Брянскъ на тотъ же поѣздъ и въ томъ же сообщеніи 2 билетовъ II класса, на что ссылался г. Черникъ, Рига-Орловскою дорогою подтвержденъ и что никакихъ основаній не довѣрять г-ну Чернику, что эти билеты были куплены именно имъ для полученія права проѣзда, не имѣется, Эксплоатаціонный Отдѣлъ полагалъ бы, постановленіе Совѣта Управленія Московско-Курской, Нижегородской и Муромской жел. дор. отъ 7-го апрѣля с. г. по данному дѣлу утвердить, о чемъ и имѣетъ честь представить на благоусмотрѣніе Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ.

смотрѣ постановленія 113 Общаго Съѣзда по вопросу 16-му программы его занятій, принявъ въ соображеніе случай, подобный настоящему.

(Цирк. Завѣд. дѣлами Общаго Съѣзда отъ 28 ноября 1915 г. № 450/3524).

Отзывъ.

Въ засѣданіи Съѣзда былъ оглашенъ отзывъ по сему вопросу Московско-Казанской ж. дороги слѣдующаго содержанія:

„Теоретически, кажется, не можетъ быть никакого спора, что вознагражденіе за утраченный багажъ должно быть выдано дорогою по нормѣ того класса, въ которомъ пассажиръ и владѣлецъ даннаго багажа имѣлъ право ѣхать, но практически вопросъ въ рекламаціонномъ порядкѣ рѣшается нѣсколько иначе. Дороги не обладаютъ тѣми средствами для провѣрки правильности заявленій багажевладѣльцевъ, какими располагаютъ суды, да едва ли и вообще въ этомъ отношеніи допустимы сви-

дѣтельскія или иныя доказательства кромѣ тѣхъ, которыя указаны въ законѣ. Въ ст. же 36 Общаго Устава прямо говорится, что въ багажной квитанціи обозначаются нумера пассажирскихъ билетовъ, а согласно установленной формѣ багажной квитанціи, въ ней указывается и классъ этихъ билетовъ. Стало быть, вопросъ о нормѣ вознагражденія долженъ рѣшаться исключительно на основаніи данныхъ багажной квитанціи, поскольку эти данныя не противорѣчатъ дѣйствительности.

Въ виду этого и слѣдуетъ, кажется, установить правило, въ силу котораго когда бы и гдѣ бы пассажиръ ни пріобрѣлъ дополнительные билеты на проѣздъ въ высшемъ классѣ, одновременно съ пріобрѣтеніемъ этихъ билетовъ пассажиръ долженъ представить и багажную квитанцію для соотвѣтственныхъ отмѣтокъ въ ней и на билетахъ.

И вопросъ о нормахъ вознагражденія долженъ, казалось-бы, рѣшаться всегда на основаніи данныхъ, заключающихся въ багажной квитанціи о томъ, въ какомъ классѣ имѣлъ право пассажиръ ѣхать, разъ эти данныя не подвергаются спору и не заключаютъ въ себѣ ошибки. Забота о томъ, чтобы данныя багажной квитанціи соотвѣтствовали тому классу, на который пассажиръ имѣлъ право проѣзда, должна быть возложена на пассажира. Въ этихъ видахъ и въ видахъ устраненія на этой почвѣ недоразумѣній, быть можетъ, Съѣздъ признаетъ цѣлесообразнымъ и возможнымъ сдѣлать на оборотѣ багажныхъ квитанцій соотвѣтственное печатное предупрежденіе при новомъ заказѣ багажныхъ квитанцій, но во всякомъ случаѣ принципъ вознагражденія за утраченный багажъ соотвѣтственно даннымъ багажной квитанціи, долженъ оставаться неизмѣннымъ.

Если дополнительный билетъ на право проѣзда въ высшемъ классѣ пріобрѣтается пассажиромъ не одновременно со сдачею багажа, а послѣ покупки основного билета—на станціи ли отправленія или въ пути, то во всякомъ случаѣ багажная квитанція должна быть предъявлена станціи, гдѣ пріобрѣтается дополнительный билетъ, для соотвѣтственной отмѣтки.

Значитъ, вмѣсто ряда указаній, сдѣланныхъ въ протоколѣ 113 Съѣзда по вопросу 16, надо сдѣлать одно указаніе, чтобы пассажиръ, пріобрѣтающій дополнительный билетъ на право проѣзда въ высшемъ классѣ, обязательно предъявилъ—для обезпеченія за собою права на вознагражденіе по высшей нормѣ—багажную квитанцію для соотвѣтственныхъ отмѣтокъ той станціи, гдѣ онъ пріобрѣлъ дополнительный билетъ. Кому именно онъ долженъ предъявить новый дополнительный билетъ и багажную квитанцію и какія въ багажной квитанціи должны быть сдѣланы отмѣтки, это долженъ указать Съѣздъ, принявъ въ разсчетъ, какъ интересы пассажира, такъ и удобства станціи.

Съ момента пріобрѣтенія дополнительнаго билета на право проѣзда въ высшемъ классѣ и по сдѣланіи соотвѣтственныхъ отмѣтокъ въ багажной квитанціи, пассажиръ пріобрѣтаетъ право на вознагражденіе по высшей нормѣ, если утрата багажа послѣдовала послѣ этого пріобрѣтенія, и по нормѣ основного билета, если она послѣдовала до этого пріобрѣтенія. Обязанность доказать, когда и гдѣ послѣдовала утрата багажа, лежитъ, конечно, на дорогахъ".

Сужденія Общаго Съѣзда.

При обсужденіи настоящаго вопроса представителями желѣзныхъ дорогъ было высказано, что разсматривавшійся въ Комитетѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ случай покупки инженеромъ Черникомъ дополнительныхъ билетовъ для проѣзда въ высшемъ классѣ, въ дополненіе къ первоначальному билету 3-го класса, на весь путь слѣдованія, нужно отнести къ случаямъ единичнымъ, встрѣчающимся на практикѣ чрезвычайно рѣдко. Такіе единичные случаи, казалось бы, и слѣдуетъ всегда разсматривать въ порядкѣ претензіонномъ, отнюдь не создавая на основаніи ихъ опредѣленныхъ правилъ.

Установленіе правилъ вознагражденія пассажировъ за утраченный багажъ съ принятіемъ во вниманіе пріобрѣтаемыхъ дополнительныхъ билетовъ для проѣзда въ высшемъ классѣ, повело бы на практикѣ къ весьма значительнымъ недоразумѣніямъ и затрудненіямъ. Необходимо имѣть въ виду, что пассажирами пріобрѣтаются иногда дополнительные билеты по самымъ всевозможнымъ побужденіямъ и причинамъ: иногда пассажиръ пріобрѣтаетъ билетъ высшаго класса на станціи отправленія лишь на одинъ—два перегона, а дальше слѣдуетъ въ вагонѣ низшаго класса; нѣкоторыми пассажирами пріобрѣтаются такіе же дополнительные билеты на перегонъ—два передъ станціей своего назначенія; въ пути пріобрѣтаются такіе билеты иногда на нѣсколько перегоновъ для того, чтобы получить на ночь спальное мѣсто въ вагонѣ высшаго класса; иногда лишь для того, чтобы имѣть право находиться въ вагонѣ ресторанѣ и т. д.

Въ виду такого положенія, въ случаѣ утраты багажа пассажира, временно переходящаго въ высшій классъ, если бы признавать правильнымъ уплату вознагражденія за багажъ, съ принятіемъ во вниманіе дополнительнаго билета на право проѣзда въ высшемъ классѣ, на желѣзныя дороги возлагалась бы трудная, а въ иныхъ случаяхъ и невыполнимая задача, установить, въ какомъ именно пунктѣ пути слѣдованія пассажира багажъ утерянъ, въ то время, когда этого, по существу, вовсе и не требуется, такъ какъ, въ принципѣ, пассажира, пере-

ходящаго временно въ высшій классъ, отнюдь нельзя признавать пассажиромъ этого высшаго класса.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Въ виду изложенныхъ соображеній, Общій Съѣздъ не усмотрѣлъ сколько нибудь серьезныхъ основаній къ измѣненію постановленія CXIII Общаго Съѣзда по вопросу 16-му программы его занятій, о чемъ и постановилъ представить Управленію желѣзныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 4. О дополненіи §41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ разъясненіемъ порядка исчисленія провозной платы за перевозку арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ.

(VI Съѣздъ Нач. Сл. и Контр. Сборовъ, в. 38).

Вопросъ этотъ первоначально обсуждался на VI Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, заключеніе котораго и было доложено CXLIV Общему Съѣзду (вопросъ 19-й программы). Въ сужденіяхъ Общаго Съѣзда, изложенныхъ въ прилагаемомъ къ сему оттискѣ протокола [1]), принимали участіе также и представители Тюремнаго вѣдомства, причемъ Общій Съѣздъ проектировалъ установить слѣдующій порядокъ разсчета платы за провозку арестантовъ въ классныхъ вагонахъ:

1) Въ тѣхъ случаяхъ, когда требованіе Тюремнаго вѣдомства на арестантскіе вагоны предъявлено въ предѣлахъ установленнаго плана перевозокъ арестантовъ, но на данной станціи не окажется налицо того числа арестантскихъ вагоновъ, какое должно быть по плану, и желѣзная дорога замѣнитъ недостающіе арестантскіе вагоны классными—плата за перевозку арестантовъ и конвойныхъ въ этихъ классныхъ вагонахъ должна быть исчисляема поголовно, за дѣйствительное число лицъ, въ классныхъ вагонахъ перевезенныхъ, но, однако, не менѣе, какъ за полную вмѣстимость замѣненныхъ арестантскихъ вагоновъ.

2) Въ случаѣ если Тюремнымъ вѣдомствомъ будетъ предъявлено требованіе на арестантскіе вагоны въ количествѣ, превышающемъ предѣльныя нормы наличія вагоновъ на данной станціи по планамъ перевозокъ, и желѣзная дорога должна будетъ предоставить вмѣсто арестантскаго вагона классный—разсчетъ платы долженъ производиться по дѣйствительной вмѣстимости пассажирскаго вагона, употребленнаго для перевозки арестантовъ.

3) Въ случаяхъ дополнительной посадки арестантовъ, на основаніи § 45 Положенія, на попутныхъ станціяхъ, въ слѣдующій въ поѣздѣ классный вагонъ съ арестантами, плата за перевозку въ которомъ исчисляется поголовно (п. 1-й сего постановленія), на это дополнительное число арестантовъ должно быть выдаваемо желѣзной дорогѣ начальникомъ конвоя особое дополнительное требованіе.

4) Во всѣхъ случаяхъ перевозокъ арестантовъ въ классныхъ пассажирскихъ, вмѣсто указанныхъ въ требованіи Тюремнаго вѣдомства арестантскихъ, о причинахъ такой замѣны вагоновъ должна быть дѣлаема

[1]) См. приложеніе.

на самыхъ требованіяхъ надлежащая оговорка за подписью начальника конвоя и начальника станціи.

Но съ таковымъ предположеніемъ Съѣзда не согласился Главный Инспекторъ по пересылкѣ арестантовъ, сообщивъ въ отношеніи своемъ отъ 16 августа п./г. за № 4838 слѣдующее:

„Просмотрѣвъ корректурный оттискъ протокола CXLIV Общаго Съѣзда по вопросу 19, нахожу, что въ пунктѣ 1 постановленія Общаго Съѣзда слова: „но, однако, не менѣе, какъ за полную вмѣстимость замѣненныхъ арестантскихъ вагоновъ“ добавлены въ противность существу сужденій, высказанныхъ представителями Главнаго Тюремнаго Управленія, и потому оно не можетъ согласиться на такую редакцію этого пункта.

Во всякомъ случаѣ, если бы подобная редакція была бы намѣчена на Съѣздѣ, то я обязательно долженъ былъ бы высказаться противъ нея по слѣдующимъ основаніямъ.

Разсчетомъ платы, съ одной стороны, по числу перевезенныхъ лицъ, а съ другой стороны, не менѣе, какъ за полную вмѣстимость замѣненнаго арестантскаго вагона вносится смѣшеніе двухъ основныхъ понятій уплаты: „поголовно“ и за „вмѣстимость вагона“, что недопустимо, какъ по существу, такъ и на основаніи § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ по жел. дорогамъ.

По существу оно недопустимо потому, что долженъ быть принятъ какой-либо одинъ опредѣленный способъ разсчета — поголовный или повагонный, такъ какъ въ противномъ случаѣ можетъ произойти исчисленіе платы въ двойномъ размѣрѣ, такъ напримѣръ: былъ потребованъ 40 мѣстный арестантскій вагонъ, поставленъ 46 мѣстный пассажирскій, въ который въ начальномъ пунктѣ посажено 15 арестантовъ и 7 конвоировъ; на промежуточной станціи въ тотъ же вагонъ принято еще 10 арестантовъ. Если принять проектируемую редакцію, то плата должна быть исчислена за 40 мѣстъ (вмѣстимость арестантскаго вагона) и сверхъ того за 10 арестантовъ, принятыхъ въ пути.

Такимъ образомъ будетъ оплаченъ не только взятый вагонъ, но еще внесена нѣкоторая дополнительная сумма за тѣ же мѣста, которыя уже оплачены по требованію изъ начальнаго пункта за весь вагонъ.

Можетъ быть и другой случай: потребованъ 52 мѣстный арестантскій вагонъ, поставленъ 40 мѣстный пассажирскій, въ который посажено 25 арестантовъ и 9 конвоировъ. Согласно проектируемымъ правиламъ, придется уплатить жел. дорогѣ за 52 мѣста, но почему?

Здѣсь еще болѣе ярко обнаруживается неправильность расплаты, какъ результатъ вышеприведенной добавки, такъ какъ получены будутъ деньги по числу мѣстъ, въ вагонѣ даже не имѣющихся.

Кромѣ того, вводится, вопреки постановленію VI Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контроля Сборовъ, новое неопредѣленное понятіе о *полной* вмѣстимости вагона.

Если подъ словомъ „полный“ понимать номинальную вмѣстимость арестантскаго вагона, то въ виду того, что послѣдняя всегда превышаетъ дѣйствительную вмѣстимость вагона, получится именно то, что разсмотрѣно во второмъ случаѣ, т. е. оплата пассажирскаго вагона по числу несуществующихъ въ немъ мѣстъ.

При исключеніи изъ пункта 1-го упомянутыхъ выше словъ не встрѣтится особой надобности и въ пунктѣ 3 проекта, такъ какъ порядокъ подачи требованій на промежуточныхъ станціяхъ при перевозкѣ въ пассажирскихъ вагонахъ, оплачиваемыхъ по числу перевезенныхъ въ нихъ лицъ, указанъ въ § 45 Положенія.

Что же касается пункта 4 проекта, то онъ, не имѣя значенія для разсчета платы, казалось бы, могъ быть исключенъ съ тѣмъ, чтобы въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ замѣны арестантскаго вагона пассажирскимъ составлялся бы особый протоколъ, подписываемый начальникомъ станціи и подлежащимъ конвойнымъ начальствомъ, такъ какъ начальникъ конвоя, который по закону не имѣетъ права отлучаться отъ окарауливаемой партіи, едва-ли можетъ удостовѣриться въ причинѣ отсутствія арестантскаго вагона.

Вслѣдствіе сего я признаю совершенно необходимымъ, во избѣжаніе естественныхъ недоразумѣній и непроизводительныхъ расходовъ тюремнаго вѣдомства, упомянутыя выше слова изъ пункта 1 исключить, а взамѣнъ ихъ добавить: „соразмѣрно разстоянію, на которое они будутъ перевезены“, а также исключить пункты 3 и 4“.

Такимъ образомъ, пунктъ 1-й проектированнаго постановленія CXLIV Общаго Съѣзда измѣняется слѣдующимъ образомъ:

Редакція постановленія CXLIV Общаго Съѣзда, по вопросу 19-му, изложенная въ проектѣ протокола.	**Редакція, измѣненная Главнымъ Инспекторомъ по пересылкѣ арестантовъ.**
1) Въ тѣхъ случаяхъ, когда требованіе Тюремнаго вѣдомства на арестантскіе вагоны предъявлено въ предѣлахъ установленнаго плана перевозокъ арестантовъ, но на данной станціи не окажется налицо того числа арестантскихъ вагоновъ,	1) Въ тѣхъ случаяхъ, когда требованіе подлежащаго конвойнаго начальства на арестантскіе вагоны предъявлено въ предѣлахъ установленнаго плана перевозокъ арестантовъ, но на данной станціи не окажется налицо того числа аре-

какое должно быть по плану, и желѣзная дорога замѣнитъ недостающіе арестантскіе вагоны классными—плата за перевозку арестантовъ и конвойныхъ въ этихъ классныхъ вагонахъ должна быть исчисляема поголовно, за дѣйствительное число лицъ въ классныхъ вагонахъ перевезенныхъ, *но однако, не менѣе какъ за полную вмѣстимость замѣненныхъ арестантскихъ вагоновъ.*

стантскихъ вагоновъ, какое должно быть по плану, и желѣзная дорога замѣнитъ недостающіе арестантскіе вагоны классными—плата за перевозку арестантовъ и конвойныхъ въ этихъ классныхъ вагонахъ должна быть исчисляема поголовно, за дѣйствительное число лицъ въ классныхъ вагонахъ перевезенныхъ, *соразмѣрно разстоянію, на которое они будутъ перевезены.*

Такъ какъ приведенное измѣненіе конца означеннаго пункта 1-го проектированнаго постановленія является діаметрально противоположнымъ смыслу первоначальной редакціи, противъ которой со стороны представителей жел. дорогъ на Общемъ Съѣздѣ возраженій не послѣдовало, то Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда и внесъ этотъ вопросъ на вторичное разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

(Цирк. Зав. дѣл. Общаго Съѣзда отъ 28 сентября 1915 г. № 372/2850).

Сужденія Общаго Съѣзда.

Обмѣнявшись мнѣніями по данному вопросу, представители желѣзныхъ дорогъ пришли къ заключенію, что проектированное CXLIV Общимъ Съѣздомъ постановленіе по нему, какъ по существу дѣйствующихъ правилъ на перевозку арестантовъ, такъ и въ соотвѣтствіи съ фактическимъ положеніемъ дѣла, должно признать совершенно правильнымъ. Главнаго Инспектора по пересылкѣ арестантовъ, видимо, ввелъ въ заблужденіе порядокъ разсчета платы, предусмотрѣнный п. 1-мъ постановленія, признанный имъ двойственнымъ и неопредѣленнымъ; въ дѣйствительности же никакой двойственности здѣсь нѣтъ, а примѣнена принятая во всѣхъ желѣзнодорожныхъ тарифахъ формула—для агентовъ желѣзныхъ дорогъ вполнѣ опредѣленная. Въ устраненіе этой, кажущейся, двойственности представители дорогъ и полагали перередактировать п. 1-й постановленія CXLIV Общаго Съѣзда съ большею ясностью.

Что касается п. 4-го постановленія, то хотя таковой и не имѣетъ значенія для разсчета платы, какъ о томъ заявляетъ Главный Инспекторъ по пересылкѣ арестантовъ, но тѣмъ не менѣе, отмѣтки на требованіяхъ о замѣнѣ арестантскихъ вагоновъ пассажирскими, въ устраненіе воз-

можной послѣдующей переписки по сему поводу, всетаки желательны. А такъ какъ со стороны начальниковъ конвоя дѣйствительно могутъ встрѣчаться возраженія, что имъ неизвѣстны причины неподачи требуемыхъ арестантскихъ вагоновъ и замѣны ихъ пассажирскими, то этими оговорками признано достаточнымъ устанавливать лишь самый фактъ замѣны арестантскаго вагона пассажирскимъ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Въ соотвѣтствіи съ означенными сужденіями, **Общій Съѣздъ полагалъ** правильнымъ установить слѣдующій порядокъ разсчета платы за провозку арестантовъ въ классныхъ вагонахъ:

1) Въ тѣхъ случаяхъ, когда требованіе Тюремнаго вѣдомства на арестантскіе вагоны предъявлено въ предѣлахъ установленнаго плана перевозокъ арестантовъ, но на данной станціи не окажется налицо того числа арестантскихъ вагоновъ, какое должно быть по плану, и желѣзная дорога замѣнитъ недостающіе арестантскіе вагоны классными—плата за перевозку арестантовъ и конвойныхъ въ этихъ классныхъ вагонахъ должна быть исчисляема повагонно, за полную вмѣстимость замѣненныхъ арестантскихъ вагоновъ, если же, однако, въ классномъ вагонѣ будетъ большее число номинальныхъ мѣстъ, чѣмъ въ замѣненномъ арестантскомъ, и въ этотъ классный вагонъ будетъ посажено больше арестантовъ, чѣмъ возможно было бы посадить, по числу номинальныхъ мѣстъ, въ замѣненный арестантскій вагонъ, то за излишнее число арестантовъ и конвойныхъ плата исчисляется поголовно.

2) Въ случаѣ, если Тюремнымъ вѣдомствомъ будетъ предъявлено требованіе на арестантскіе вагоны въ количествѣ, превышающемъ предѣльныя нормы наличія вагоновъ на данной станціи по планамъ перевозокъ, и желѣзная дорога должна будетъ предоставить вмѣсто арестантскаго вагона классный—разсчетъ платы долженъ производиться по дѣйствительной вмѣстимости пассажирскаго вагона, употребленнаго для перевозки арестантовъ.

3) Въ случаяхъ дополнительной посадки арестантовъ, на основаніи § 45 Положенія, на попутныхъ станціяхъ, въ слѣдующій въ поѣздѣ классный вагонъ съ арестантами, плата за перевозку въ которомъ исчисляется согласно п. 1-го сего постановленія, на это дополнительное число арестантовъ должно быть выдаваемо желѣзной дорогѣ начальникомъ конвоя особое дополнительное требованіе.

4) Во всѣхъ случаяхъ перевозокъ арестантовъ въ классныхъ пассажирскихъ вагонахъ, вмѣсто указанныхъ въ требованіи Тюремнаго вѣдомства арестантскихъ, о таковой замѣнѣ вагоновъ должна быть дѣлаема на

самыхъ требованіяхъ надлежащая оговорка за подписью начальника конвоя и начальника станціи.

Вышеизложеннымъ дополнить § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ, о чемъ и представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Приложеніе къ вопр. 4-му
CXLVIII Общаго Съѣзда.

CXLIV Общій Съѣздъ.
Засѣданіе 8 іюня 1915 г.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 19. О дополненіи § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ разъясненіемъ порядка исчисленія провозной платы за перевозку арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ. *(VI Съѣздъ Нач. Сл. Контр. Сбор., вопр. 38).*

На основаніи § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ по желѣзнымъ дорогамъ, за провозъ арестантовъ и конвойныхъ чиновъ плата исчисляется повагонно, или за отдѣленіе въ вагонѣ, или же за каждаго человѣка особо (поголовно), когда арестанты перевозятся въ пассажирскихъ вагонахъ III кл. Въ первыхъ двухъ случаяхъ, т. е. повагонная и за отдѣленіе вагона плата производится, согласно вмѣстимости вагоновъ или отдѣленій (по номинальному числу въ нихъ мѣстъ) и остается безъ измѣненія даже въ томъ случаѣ, если бы арестантовъ, вмѣстѣ съ конвойными, было помѣщено въ вагонѣ или отдѣленіи менѣе того числа, какое опредѣлено.

Кромѣ того, въ примѣчаніи къ сему § сказано, что если на какой либо станціи желѣзной дороги, по которой перевозка арестантовъ производится въ арестантскихъ вагонахъ, будетъ доставлено для отправленія такъ много арестантовъ, что они не помѣстятся въ имѣющихся въ поѣздѣ и на станціи арестантскихъ вагонахъ, то въ такихъ случаяхъ, для перевозки арестантовъ могутъ быть назначаемы и пассажирскіе вагоны III класса, съ платою за нихъ, какъ за арестантскіе вагоны, соразмѣрно дѣйствительной вмѣстимости пассажирскихъ вагоновъ, употребленныхъ для перевозки арестантовъ. Такимъ образомъ, поголовный разсчетъ можетъ имѣть мѣсто лишь при условіи предъявленнаго требованія о перевозкѣ арестантовъ въ вагонѣ III класса. Между тѣмъ, отъ Тюремнаго вѣдомства поступаютъ отказы въ уплатѣ денегъ Екатерининской дорогѣ сообразно дѣйствительной вмѣстимости пассажирскихъ вагоновъ III кл., когда послѣдніе были предоставлены вмѣсто потребованныхъ арестантскихъ въ виду ремонта таковыхъ, причемъ отказы мотивируются тѣмъ, что, если перевозка производится въ вагонахъ III класса, то необходимо дѣлать разсчетъ поголовно.

Управленіе Екатерининской ж. дороги, признавая такое толкованіе противорѣчащимъ указанному § 41, во избѣжаніе двойственности толкованія, полагало дополнить этотъ § указаніемъ, что поголовный разсчетъ можетъ имѣть мѣсто лишь при предъявленіи требованій о перевозкѣ арестантовъ въ III кл.; если же потребованы къ перевозкѣ арестантскіе вагоны или отдѣленія, то тогда разсчетъ долженъ производиться по дѣй-

ствительной вмѣстимости вагоновъ, независимо отъ того, поданы ли арестантскіе вагоны, или же за неимѣніемъ таковыхъ—пассажирскіе.

Въ виду вышеизложеннаго, Начальникъ Службы Сборовъ Екатерининской жел. дор. и внесъ настоящій вопросъ на обсужденіе VI Съѣзда отношеніемъ, отъ 1 апрѣля 1914 г. за № с/2873.

Справка.

Въ засѣданіи VI-го Съѣзда Начальникъ Службы Сборовъ Екатерининской жел. дороги предъявилъ въ копіяхъ слѣдующую приписку:

1) Копія отношенія Главнаго Инспектора по пересылкѣ арестантовъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, отъ 12 октября 1913 г. за № 5409.

При повѣркѣ денежныхъ счетовъ на перевозку арестантовъ по Екатерининской желѣзной дорогѣ, въ Январьской трети сего года, было замѣчено, что, вопреки плану № 146 Свода маршрутовъ и плановъ движенія этапныхъ партій, издаваемаго присвоенной мнѣ Канцеляріей, желѣзной дорогой назначался подъ перевозку арестантскихъ партій между ст. Ясиноватой и Маріуполемъ вмѣсто арестантскаго пассажирскій вагонъ, и плата за эту перевозку разсчитывалась по полной вмѣстимости назначеннаго вагона.

Въ виду того, что, согласно § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ по желѣзнымъ дорогамъ (П. С. З. № 57096), плата за перевозки, совершаемыя въ пассажирскомъ вагонѣ, производится *поголовно*, я сдѣлалъ соотвѣтственное исправленіе желѣзнодорожнаго счета, о чемъ и сообщилъ Службѣ Сборовъ Екатерининской желѣзной дороги. Однако, эта послѣдняя, ссылаясь на примѣчаніе къ § 41 Положенія, не нашла возможнымъ согласиться на исправленіе счета, впредь до полученія изъ Управленія желѣзныхъ дорогъ надлежащаго по сему вопросу разъясненія.

Такъ какъ подобная же замѣна арестантскихъ вагоновъ пассажирскими бываетъ и на другихъ желѣзныхъ дорогахъ, то этотъ вопросъ является общимъ, и желательно было бы его разрѣшеніе, хотя со стороны другихъ желѣзныхъ дорогъ, не исключая и частныхъ (Юго-Восточныя, Московско-Виндаво-Рыбинская и др. ж. дор.), до сего времени не поступало возраженій противъ разсчета платы въ такихъ случаяхъ по числу перевезенныхъ арестантовъ и конвоировъ, а не за весь пассажирскій вагонъ.

Со своей стороны полагаю, что примѣчаніе къ § 41 Положенія предусматриваетъ лишь тотъ исключительный случай, когда на какой-либо станціи будетъ предъявлено желѣзной дорогѣ для перевозки такъ много (необычно) арестантовъ, что они не помѣстятся въ имѣющихся

въ поѣздѣ и на станціи арестантскихъ вагонахъ, но указанный въ примѣчаніи способъ разсчета, по дѣйствительной вмѣстимости пассажирскаго вагона, не можетъ быть распространенъ на тѣ случаи, когда желѣзная дорога почему-либо не подастъ и одного арестантскаго вагона, замѣнивъ его пассажирскимъ.

Замѣна арестантскихъ вагоновъ пассажирскими въ интересахъ конвойной службы весьма нежелательна, и я полагаю, что если желѣзная дорога будетъ получать плату за перевозку арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ по числу перевезенныхъ лицъ (за исключеніемъ случая, предусмотрѣннаго примѣчаніемъ къ § 41 Положенія), то съ своей стороны она будетъ изыскивать способы къ тому, чтобы подобная замѣна была возможно рѣже; иначе у желѣзнодорожныхъ агентовъ будетъ весьма мало побудительныхъ причинъ къ постановкѣ въ поѣздъ непремѣнно арестантскаго вагона, когда это хотя и возможно, но сопряжено съ нѣкоторыми неудобствами или затрудненіями.

2) Копія съ копіи отношенія Управленія желѣзныхъ дорогъ (Эксплоатаціоннаго Отдѣла) Г. Главному Инспектору по пересылкѣ арестантовъ, отъ 5/6 февраля 1914 г. за № 3219/2796.

Начальникъ Екатерининской желѣзной дороги, запрошенный согласно отношенію Вашего Превосходительства, отъ 12 октября пр. года № 5409, о причинахъ постановки между ст. Ясиноватой и Маріуполемъ вмѣсто арестантскаго вагона—класснаго вагона, плата за перевозку въ которомъ арестантовъ расчитывалась по полной вмѣстимости послѣдняго, а не поголовно, какъ это предусмотрѣно § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ по желѣзнымъ дорогамъ, благодаря чему сумма за перевозку арестантовъ получилась больше, чѣмъ это было бы при разсчетѣ поголовно, донесъ, что постановка класснаго вагона на указанномъ участкѣ была вызвана нахожденіемъ арестантскаго вагона въ ремонтѣ, а такъ какъ вмѣстимость класснаго вагона была равна вмѣстимости арестантскаго и притомъ въ означенный классный вагонъ пассажиры не допускались, то примѣнительно къ примѣчанію § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ, провозная плата была исчислена по дѣйствительному числу мѣстъ даннаго вагона, т. е. какъ при перевозкѣ въ арестантскомъ вагонѣ.

Иной способъ разсчета за перевозку, т. е. поголовно, Екатерининскою дорогою примѣненъ быть не могъ по той причинѣ, что въ Управленіи дороги не имѣется точныхъ свѣдѣній о количествѣ перевезенныхъ арестантовъ, такъ какъ въ требованіяхъ на перевозку арестантовъ указывается число лицъ, предъявленныхъ къ перевозкѣ, только на

станціи начальнаго отправленія, тогда какъ, на основаніи § 45 Положенія можетъ производиться посадка арестантовъ и на попутныхъ станціяхъ безъ особыхъ требованій на перевозку ихъ, по однимъ лишь документамъ (путевые арестантскіе журналы), при которыхъ они пересылаются и которые въ Управленіе дороги не поступаютъ.

Не возражая принципіально противъ предлагаемаго Вами разсчета за перевозку арестантовъ въ классныхъ вагонахъ поголовно, Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь просить сдѣлать распоряженіе, чтобы о предстоящихъ посадкахъ арестантовъ на попутныхъ станціяхъ Управленіямъ участвующихъ въ перевозкѣ желѣзныхъ дорогъ давались письменныя свѣдѣнія.

3) Копія отношенія Главнаго Инспектора по пересылкѣ арестантовъ въ Управленіе Екатерининской желѣзной дороги, отъ 22 февраля 1914 г. за № 2174.

Изъ препровождаемой при семъ переписки видно, что Управленіе желѣзныхъ дорогъ согласилось съ моимъ мнѣніемъ о разсчетѣ платы по числу арестантовъ и конвойныхъ за перевозки ихъ въ пассажирскихъ вагонахъ III класса, подаваемыхъ взамѣнъ арестантскихъ вагоновъ. Однако, для правильнаго разсчета платы за провозъ арестантовъ, сдаваемыхъ въ этотъ же вагонъ съ промежуточныхъ станцій, желѣзная дорога должна имѣть письменныя о нихъ свѣдѣнія.

Поэтому препровождаю поѣздныя вѣдомости за №№ 3052, 3129 и 3228, соотвѣтствующія требованіямъ за №№ 3043, 3044, 3050, 3051 и 3143, изъ коихъ видно, что число посаженныхъ въ начальномъ пунктѣ арестантовъ въ пути не измѣнялось, а потому разсчетъ, сообщенный мною въ отношеніи отъ 23 сентября 1913 года за № 5185, слѣдуетъ считать правильнымъ.

На будущее же время я предполагаю издать по конвойнымъ командамъ соотвѣтствующій циркуляръ о подачѣ начальниками конвоевъ дополнительныхъ требованій на арестантовъ, принимаемыхъ въ пути въ пассажирскіе вагоны съ промежуточныхъ станцій.

Что же касается разсчета платы за арестантскій вагонъ № 762, то вслѣдствіе соображеній, изложенныхъ мною въ отзывѣ отъ 9 ноября 1913 года за № 5769, я признаю возможнымъ произвести таковую за пользованіе имъ въ январьской трети 1913 года лишь по числу 36 мѣстъ.

Сужденія VI Съѣзда.

Усматривая изъ приведенной справки, что какъ Главный Инспекторъ по пересылкѣ арестантовъ, такъ и Управленіе желѣзныхъ дорогъ, въ отношеніи разсчета платы за перевозку арестантовъ въ пассажир-

скихъ вагонахъ, придерживаются того взгляда, что повагонный разсчетъ, на основаніи примѣчанія къ § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ по желѣзнымъ дорогамъ, можетъ быть примѣняемъ лишь въ тѣхъ исключительныхъ случаяхъ, когда на какой либо станціи будетъ предъявлено столько арестантовъ, что они не помѣстятся въ имѣющихся въ поѣздѣ или на станціи арестантскихъ вагонахъ и часть арестантовъ придется въ силу необходимости помѣстить въ классный вагонъ,—**VI Съѣздъ** Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ не считалъ себя въ правѣ входить въ подробное обсужденіе затронутаго вопроса; но, въ устраненіе на дорогахъ недоразумѣній въ случаяхъ перевозки арестантовъ въ классныхъ вагонахъ, призналъ крайне необходимымъ перередактировать какъ § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ, такъ и примѣчаніе къ нему съ большею опредѣленностью и ясностью, о чемъ и **постановилъ**—доложить Общему Съѣзду.

Заключеніе VI Съѣзда.

(Цирк. Завѣд. дѣл. Общ. Съѣзда отъ 12 сентября 1914 г. № 603/4118).

Справка.

ПОЛОЖЕНІЕ

о перевозкѣ арестантовъ по желѣзнымъ дорогамъ.

„§ 41. Плата за перевозку арестантовъ и конвойныхъ по желѣзнымъ дорогамъ опредѣляется при учрежденіи сихъ перевозокъ по *частнымъ* желѣзнымъ дорогамъ—согласно концессій, ВЫСОЧАЙШЕ утверждаемыхъ на эти дороги, а по *правительственнымъ*—на основаніи ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго 24 ноября 1866 г. поверстнаго тарифа на перевозку войскъ,—повагонно или за отдѣленіе въ вагонѣ, или же за каждаго человѣка особо (поголовно), когда арестанты перевозятся въ пассажирскихъ вагонахъ III класса. Въ первыхъ *двухъ* случаяхъ, т. е. повагонная и за отдѣленіе вагона плата производится согласно вмѣстимости вагоновъ или отдѣленій, т. е. по номинальному числу въ нихъ мѣстъ (§ 5) и остается безъ измѣненій даже въ томъ случаѣ, если бы арестантовъ, вмѣстѣ съ конвойными, было помѣщено въ вагонѣ или отдѣленіи менѣе того числа, какое опредѣлено.

При перевозкѣ же арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ III класса, съ поголовною платою, послѣдняя должна быть разсчитываема: за дѣтей старше 10 лѣтъ, какъ за взрослыхъ арестантовъ, отъ 4 до 10 лѣтъ,—въ половинномъ размѣрѣ, а за дѣтей моложе 4 лѣтъ—никакой платы не полагается.

Плата за провозъ арестантскихъ вагоновъ производится соразмѣрно разстоянію, пройденному каждымъ вагономъ съ арестантами, доставлен-

ными по назначенію. За перевозку же пустыхъ вагоновъ, т. е. по освобожденіи ихъ въ извѣстномъ пунктѣ отъ арестантовъ, до конечной станціи желѣзной дороги, а равно за обратную доставку вагоновъ безъ арестантовъ, платы не производится, какъ равно не производится таковая и въ тѣхъ случаяхъ, когда поѣздъ возвратится, не доставивши арестантовъ по назначенію, вслѣдствіе порчи рельсоваго пути или по какой-либо другой причинѣ.

За пробѣгъ арестантскихъ вагоновъ одной желѣзной дороги по линіямъ другихъ дорогъ, Общества сихъ дорогъ разсчитываются между собою по взаимному ихъ соглашенію.

Примѣчаніе. Если на какой-либо станціи желѣзной дороги, по которой перевозка арестантовъ производится въ арестантскихъ вагонахъ, будетъ доставлено для отправленія по назначенію такъ много арестантовъ, что они не помѣстятся въ имѣющихся въ поѣздѣ и на станціи арестантскихъ вагонахъ, то въ такихъ исключительныхъ случаяхъ для перевозки арестантовъ могутъ быть назначены и пассажирскіе вагоны III класса съ платою за нихъ какъ за арестантскіе вагоны, соразмѣрно дѣйствительной вмѣстимости пассажирскихъ вагоновъ, употребленныхъ для перевозки арестантовъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При обсужденіи настоящаго вопроса, представителями Главнаго Тюремнаго Управленія было высказано, что на практикѣ если и бываютъ случаи перевозки арестантовъ въ классныхъ пассажирскихъ вагонахъ, то случаи эти вообще не такъ часты, и Тюремное Управленіе заинтересовано какъ разъ въ обратномъ—именно, чтобы перевозка арестантовъ производилась исключительно въ арестантскихъ вагонахъ. Дѣло въ томъ, что конвоя для сопровожденія арестантовъ въ Россіи вообще недостаточно, при перевозкахъ же арестантовъ въ обыкновенныхъ классныхъ вагонахъ, какъ не укрѣпленныхъ, требуется значительно большее число конвойныхъ, чѣмъ при перевозкахъ въ приспособленныхъ арестантскихъ вагонахъ, примѣрно такъ: если на арестантскій вагонъ требуется 6 конвойныхъ, то на классный необходимо 16. Имѣя въ виду постоянную заботу Военнаго Вѣдомства о сокращеніи общаго числа конвойныхъ, а также принявъ во вниманіе большую возможность для арестантовъ побѣга изъ класснаго вагона, чѣмъ изъ арестантскаго, и особенно суровую за побѣги арестантовъ кару, налагаемую на конвойныхъ, казалось бы, нельзя заподозрить Тюремное Управленіе въ стремленіи къ большему использованію классныхъ вагоновъ для перевозки арестантовъ вмѣсто арестантскихъ

По существующимъ правиламъ, на каждой желѣзной дорогѣ и даже на нѣкоторыхъ отдѣльныхъ участкахъ дорогъ, должно имѣться наличіе опредѣленнаго числа арестантскихъ вагоновъ. На основаніи данныхъ о наличіи этихъ вагоновъ, Тюремное Управленіе и составляетъ ежегодно планы перевозокъ арестантовъ, которые и принимаются во вниманіе при ежегодномъ составленіи особымъ совѣщаніемъ расписаній движенія поѣздовъ по всѣмъ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ. Въ совѣщаніи этомъ принимаетъ также участіе и представитель Тюремнаго Управленія. Этими планами и руководствуется, затѣмъ, Тюремное Управленіе при пересылкахъ арестантовъ. Могутъ, конечно, оказаться такіе случаи, что требуется перевезти большее число арестантовъ, чѣмъ имѣется въ данномъ пунктѣ отправленія арестантскихъ вагоновъ, но въ такихъ случаяхъ Тюремное Управленіе и указываетъ въ своихъ требованіяхъ о перевозкѣ излишка арестантовъ противъ долженствующаго быть помѣщенными въ арестантскіе вагоны,—въ классныхъ вагонахъ, и въ такихъ случаяхъ Тюремное Управленіе не можетъ протествовать и не протестуетъ противъ оплаты за пробѣгъ классныхъ вагоновъ за полную ихъ вмѣстимость, независимо отъ дѣйствительнаго числа арестантовъ, въ нихъ перевезенныхъ. На практикѣ же перевозка арестантовъ въ классныхъ вагонахъ совершается потому, что, иногда, въ пунктахъ отправленія арестантовъ, желѣзныя дороги не имѣютъ того числа арестантскихъ вагоновъ, которое должно быть въ наличіи, ссылаясь, въ большинствѣ случаевъ, на нахожденіе остального, недостающаго числа вагоновъ, въ ремонтѣ, но, въ виду необходимости, однако, перевезти арестантовъ, желѣзныя дороги замѣняютъ арестантскіе вагоны классными. Въ такихъ случаяхъ Главное Тюремное Управленіе не можетъ признать оплату пробѣга классныхъ вагоновъ за полную ихъ вмѣстимость правильной, ибо такая перевозка совершается не по его требованію или винѣ, и считаетъ основательнымъ разсчитывать—или поголовно, или по вмѣстимости того арестантскаго вагона, который надлежало поставить въ поѣздъ, но онъ не поставленъ.

При этомъ представитель Главнаго Тюремнаго Управленія отмѣтилъ, что при составленіи плана перевозокъ арестантовъ принимается также во вниманіе и необходимость нахожденія извѣстнаго числа арестантскихъ вагоновъ въ ремонтѣ.

Представитель М.-В.-Рыбинской ж. д. Н. Б. Ленцнеръ высказалъ, что все то количество арестантскихъ вагоновъ, которое имѣется на желѣзныхъ дорогахъ, находится въ фактическомъ распоряженіи Тюремнаго вѣдомства; слѣдовательно, если бы арестантскій вагонъ находился непроизводительно—долго въ ремонтѣ, а вслѣдствіе сего арестан-

товъ требовалось-бы перевозить въ пассажирскихъ вагонахъ, что для Тюремнаго вѣдомства и неудобно и невыгодно, то, казалось бы, мѣстные представители этого вѣдомства всегда имѣютъ возможность принять соотвѣтственныя мѣры, чтобы арестантскіе вагоны не застаивались подъ видомъ ремонта непроизводительно. Повидимому здѣсь дѣло не въ случайныхъ причинахъ недостатка арестантскихъ вагоновъ, въ видѣ нахожденія извѣстнаго числа ихъ въ ремонтѣ, а въ чемъ то иномъ.

Дѣло въ томъ, что число арестантскихъ вагоновъ или правильнѣе число мѣстъ въ нихъ, опредѣляется Тюремнымъ вѣдомствомъ при постройкахъ самыхъ желѣзныхъ дорогъ, и, насколько извѣстно, эти, разъ установленныя нормы, впослѣдствіи не измѣняются. Между тѣмъ, перевозки арестантовъ, несомнѣнно, увеличиваются.

Если, какъ было указано представителями Тюремнаго вѣдомства, при составленіи плановъ перевозки арестантовъ принимается во вниманіе число вагоновъ, могущихъ находится въ ремонтѣ, при чемъ непроизводительное нахожденіе въ ремонтѣ этихъ вагоновъ, какъ было уже указано, можетъ быть устранено представителями того-же Тюремнаго вѣдомства, то слѣдовательно самые случаи перевозокъ арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ, хотя, какъ было заявлено, и рѣдкіе, тѣмъ не менѣе указываютъ на какую то недостаточность арестантскихъ вагоновъ.

Принявъ во вниманіе ростъ пассажирскаго движенія на желѣзныхъ дорогахъ, значительно опережающій увеличеніе пассажирскаго вагоннаго парка, нельзя не признать, что всякое изъятіе класснаго пассажирскаго вагона изъ обращенія, путемъ предоставленія его для перевозки арестантовъ, наноситъ желѣзнымъ дорогамъ прямой ущербъ, который и долженъ быть компенсированъ путемъ взысканія платы за перевозку арестантовъ за полную вмѣстимость даннаго класснаго вагона, независимо отъ числа перевезенныхъ въ немъ арестантовъ. Это въ свою очередь послужитъ для Тюремнаго вѣдомства поводомъ къ пересмотру существующихъ на желѣзныхъ дорогахъ нормъ арестантскихъ вагоновъ и, въ случаѣ надобности, къ возбужденію ходатайства объ увеличеніи числа таковыхъ.

Членъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ В. С. Зелль отмѣтилъ, что такъ какъ въ настоящемъ засѣданіи выяснено, что для Тюремнаго вѣдомства перевозка арестантовъ въ классныхъ вагонахъ и не выгодна и въ отношеніи охраны ихъ не удобна, а для желѣзныхъ дорогъ замѣна арестантскихъ вагоновъ классными представляется прямымъ убыткомъ, предполагать стремленіе той или другой стороны къ использованію классныхъ вагоновъ вмѣсто арестант_

скихъ не приходится. Поэтому, несомнѣнно, если арестантскій вагонъ замѣняется классным, то къ сему существуютъ какія либо опредѣленныя причины, которыя и должны быть въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ выясняемы; а коль скоро выяснена эта причина, тогда будетъ вполнѣ ясно, какъ должна быть исчислена плата за провозъ арестантовъ.

Во всякомъ случаѣ, соотвѣтственныя правила должны быть изложены настолько ясно, чтобы не могло на практикѣ возникать никакихъ сомнѣній.

Представитель Троицкой желѣзной дороги В. П. Скачко, высказываясь за то, чтобы во всѣхъ случаяхъ перевозки арестантовъ въ классныхъ вагонахъ, вмѣсто арестантскихъ, провозная плата взыскивалась за полную вмѣстимость вагоновъ, а не поголовно, указалъ, что для желѣзныхъ дорогъ представляется совершенно невозможнымъ учесть, какое количество арестантовъ было въ дѣйствительности привезено, такъ какъ требованія на вагоны предъявляются лишь въ начальныхъ пунктахъ слѣдованія вагоновъ, въ пути же неполные вагоны, на основаніи § 45 Положенія, могутъ быть пополняемы по распоряженію начальника конвоя, и никакихъ дополнительныхъ требованій на эти попутныя посадки арестантовъ желѣзнымъ дорогамъ не предъявляется.

Представитель Главнаго Тюремнаго Управленія заявилъ, что указываемые В. П. Скачко случаи дѣйствительно бывали на практикѣ, въ настоящее же время, въ устраненіе недоразумѣній при разсчетахъ, въ случаяхъ перевозки арестантовъ въ пассажирскихъ вагонахъ, по Тюремному вѣдомству сдѣлано распоряженіе, одобренное Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы начальники конвоя о всякихъ послѣдующихъ посадкахъ арестантовъ въ пути сообщали бы необходимыя данныя главному кондуктору поѣзда для представленія по принадлежности.

Въ дальнѣйшихъ сужденіяхъ по сему вопросу представители желѣзныхъ дорогъ, допуская, что на практикѣ вполнѣ возможны случаи, когда желѣзныя дороги по тѣмъ или инымъ причинамъ могутъ оказаться не въ состояніи выполнить законное требованіе Тюремнаго вѣдомства о постановкѣ въ поѣздъ извѣстнаго, опредѣленнаго планомъ перевозки арестантовъ, числа арестантскихъ вагоновъ и вынуждены посему восполнить недостающій арестантскій вагонъ пассажирскимъ, полагали, что порядокъ разсчета платы за пользованіе классными пассажирскими вагонами для перевозки арестантовъ долженъ находиться въ прямой зависимости отъ причинъ предоставленія для такой перевозки класснаго вагона.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Въ соотвѣтствіи съ означенными сужденіями, **Общій Съѣздъ полагалъ** правильнымъ установить слѣдующій порядокъ разсчета платы за провозку арестантовъ въ классныхъ вагонахъ:

1) Въ тѣхъ случаяхъ, когда требованіе Тюремнаго вѣдомства на арестантскіе вагоны предъявлено въ предѣлахъ установленнаго плана перевозокъ арестантовъ, но на данной станціи не окажется налицо того числа арестантскихъ вагоновъ, какое должно быть по плану, и желѣзная дорога замѣнитъ недостающіе арестантскіе вагоны классными—плата за перевозку арестантовъ и конвойныхъ въ этихъ классныхъ вагонахъ должна быть исчисляема поголовно, за дѣйствительное число лицъ, въ классныхъ вагонахъ перевезенныхъ, но, однако, не менѣе какъ за полную вмѣстимость замѣненныхъ арестантскихъ вагоновъ.

2) Въ случаѣ, если Тюремнымъ вѣдомствомъ будетъ предъявлено требованіе на арестантскіе вагоны въ количествѣ, превышающемъ предѣльныя нормы наличія вагоновъ на данной станціи по планамъ перевозокъ, и желѣзная дорога должна будетъ предоставить вмѣсто арестантскаго вагона классный—разсчетъ платы долженъ производиться по дѣйствительной вмѣстимости пассажирскаго вагона, употребленнаго для перевозки арестантовъ.

3) Въ случаяхъ дополнительной посадки арестантовъ, на основаніи § 45 Положенія, на попутныхъ станціяхъ, въ слѣдующій въ поѣздѣ классный вагонъ съ арестантами, плата за перевозку въ которомъ исчисляется согласно п. 1-го сего постановленія, на это дополнительное число арестантовъ должно быть выдаваемо желѣзной дорогѣ начальникомъ конвоя особое дополнительное требованіе.

4) Во всѣхъ случаяхъ перевозокъ арестантовъ въ классныхъ вагонахъ, вмѣсто указанныхъ въ требованіи Тюремнаго вѣдомства арестантскихъ, о причинахъ такой замѣны вагоновъ должна быть дѣлаема на самыхъ требованіяхъ надлежащая оговорка за подписью начальника конвоя и начальника станціи.

Вышеизложеннымъ дополнить § 41 Положенія о перевозкѣ арестантовъ, о чемъ и представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 5. а) О погрузкѣ въ сборные вагоны мелочныхъ отправокъ болѣе позднихъ очередей, въ обходъ очередей повагонныхъ грузовъ, при отсутствіи подвижного состава для погрузки послѣднихъ грузовъ и б) О порядкѣ записи на очередь мелочныхъ отправокъ, перевозимыхъ, въ сборныхъ вагонахъ, въ мѣстномъ сообщеніи Забайкальской желѣзной дороги.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, при отношеніи къ Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 16 декабря 1915 г. за № 28124, препроводивъ, въ копіяхъ: 1) отношенія Начальника Ташкентской жел. дор., отъ 17/23 ноября 1915 г. за № 18750/149058, по вопросу о погрузкѣ въ сборные вагоны мелочныхъ отправокъ болѣе позднихъ очередей, въ обходъ очередей повагонныхъ грузовъ, при отсутствіи подвижного состава для погрузки послѣднихъ грузовъ и 2) телеграмму Начальника Забайкальской дороги, отъ 3-го декабря 1915 г. за № 3023/2124, по дѣлу о порядкѣ записи на очередь мелочныхъ отправокъ, перевозимыхъ въ сборныхъ вагонахъ, въ мѣстномъ сообщеніи названной дороги, внесъ означенные вопросы на обсужденіе Общаго Съѣзда (Цирк: 29 декабря 1915 г. № 487/3863).

1) Въ отношеніи Начальника Ташкентской жел. дор., отъ 17—18/23 ноября 1915 г. за № 18750/148058, въ Управленіе жел. дорогъ, изъяснено слѣдующее:

Телеграммой Управленія жел. дорогъ, отъ 24 октября 1915 г. за № 9 К 48714, разъяснено, что погрузка мелочныхъ отправокъ болѣе поздней очереди въ сборные вагоны впереди повагонныхъ отправокъ производиться не должна, если для погрузки повагонныхъ отправокъ свободнаго подвижного состава не имѣется.

Въ виду изложеннаго и принимая во вниманіе, что станціи Ташкентской жел. дор. въ настоящее время въ значительной мѣрѣ заполнены и грузами маловѣсными, и что разгрузка станцій, хотя бы только и отъ такихъ мелочныхъ отправокъ, уже представила бы серьезное облегченіе въ дѣлѣ перевозкй грузовъ и удовлетворенія потребностей населенія, настоящимъ испрашивается разрѣшеніе Управленія жел. дорогъ, на время веденія настоящей войны, въ видѣ исключенія, примѣнять нижеслѣдующій порядокъ: если станціи не имѣютъ вагоновъ или же не имѣютъ таковыхъ въ достаточномъ количествѣ для погрузки повагонныхъ грузовъ и имѣютъ мелкія попудныя отправки болѣе позднихъ очередей, чѣмъ повагонныя отправки, то предоставить станціямъ право, если въ проходящихъ товарныхъ поѣздахъ, въ курсовыхъ вагонахъ, окажутся свободныя мѣста, грузить таковыя отправки въ эти поѣзда примѣнительно къ § 12-му Правилъ о порядкѣ постепенности

отправки очередныхъ грузовъ малой скорости, т. е. съ составленіемъ жандармскихъ протоколовъ и указаніемъ причины обхода очередей предшествовавшихъ повагонныхъ отправокъ, а также со внесеніемъ соотвѣтствующихъ отмѣтокъ въ графу примѣчаній очередныхъ книгъ.

Съ своей стороны, Управленіе Ташкентской жел. дор. полагаетъ, что испрашиваемый имъ порядокъ едва-ли, при такихъ условіяхъ, окажетъ какія-либо неудобства въ примѣненіи его на практикѣ и врядъ-ли желѣзная дорога будетъ находиться подъ страхомъ отвѣтственности предъ грузохозяевами въ порядкѣ ст. 0 Уст. ж. д., тѣмъ болѣе, что такая погрузка попудныхъ отправокъ нисколько не затронетъ интересовъ отправителей повагонныхъ отправокъ, такъ какъ время погрузки таковыхъ отъ упомянутой причины нисколько отдалено не будетъ.

II) Телеграмма Начальника Забайкальской жел. дор., отъ 3 декабря 1915 года за № 3648, въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ слѣдующаго содержанія:

Въ мѣстномъ сообщеніи Забайк. жел. дор. перевозка мелкихъ отправокъ совершается съ раздатчикомъ въ сборныхъ вагонахъ съ кондукторскими отдѣленіями, прицѣпляемыхъ въ поѣзда №№ 21, 22, причемъ эти отправки, какъ отправляемыя въ день сдачи груза или на другой день, на очередь не записываются, но при этомъ возникаетъ вопросъ, слѣдуетъ-ли записывать означенныя мелкія отправки на очередь въ тѣхъ случаяхъ, когда передъ тѣмъ сданъ къ перевозкѣ грузъ въ такомъ количествѣ, которое не представляется возможнымъ погрузить въ сборный вагонъ и на погрузку каковой отправки требуется подача отдѣльнаго вагона, а между тѣмъ, таковая отправка является по категоріи ея груза и времени къ перевозкѣ старѣйшей по очереди въ сравненіи съ прочими мелкими отправками данной станціи или же, въ такихъ случаяхъ, мелкія отправки, не записывая на очередь, слѣдуетъ грузить безъ задержки въ сборные вагоны, записывая особо на очередь лишь тѣ грузы мѣстнаго сообщенія, кои не представляется возможнымъ погрузить въ сборные вагоны, а для отправки ихъ требуется подача отдѣльныхъ вагоновъ. Благоволите дать по сему соотвѣтствующее разъясненіе. № 30231/2142 Зурабовъ.

Справка I-ая.

§ 12. Правилъ о порядкѣ постепенности отправки очередныхъ грузовъ малой скорости гласитъ слѣдующее: Имѣющійся на станціи свободный подвижной составъ, не соотвѣтствующій погрузкѣ грузовъ, значащихся на ближайшей очереди (напр., платформы вмѣсто крытыхъ вагоновъ и наоборотъ и т. п.), въ случаѣ несогласія отправителя на погрузку въ такой подвижной составъ, предоставляется, въ послѣдовательномъ порядкѣ, для грузовъ дальнѣйшей очереди. При этомъ такой обходъ ближайшихъ очередей не считается нарушеніемъ очереди и грузы отправителей, отказавшихся отъ нагрузки при указанномъ условіи, изъ очереди не исключаются. Объ отказѣ отправителя грузить въ предоставленный ему подвижной составъ должно быть письменно

заявлено имъ въ книгѣ очередей въ рубрикѣ „примѣчаніе"; при отсутствіи отправителя или отказѣ его подать указанное заявленіе, составляется полицейскій протоколъ о причинѣ обхода очереди, примѣнительно къ ст. 52 Общ. Устава.

Справка II-ая.

Ст. 101 Общаго Устава р. ж. д. устанавливаетъ, что желѣзная дорога, нарушившая очередь отправки (ст. 51), обязана уплатить отправителю за каждыя сутки вознагражденіе въ пятерномъ размѣрѣ платы, взимаемой на основаніи правилъ о дополнительныхъ сборахъ, за храненіе грузовъ по истеченіи льготнаго срока для принятія прибывшихъ грузовъ (ст. 81).

Отзывъ.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель М.-Казанской ж. д. Г. Г. Кобылинскій, огласилъ нижеслѣдующаго содержанія отзывъ Управленія этой дороги по возбужденнымъ Ташкентскою и Забайкальскою д. вопросамъ:

„По мнѣнію Управленія М.-Казанской ж. д., разрѣшеніе поставленнаго Ташкентской ж. дорогой вопроса, въ смыслѣ предоставленія дорогамъ права грузить мелкія отправки въ проходящіе сборные вагоны, въ обходъ вагонныхъ отправокъ старшаго ввоза и старшихъ категорій, принципіально представлялось бы желательнымъ.

Однако, осуществленіе этой мѣры на практикѣ встрѣтило бы значительныя затрудненія, такъ какъ при наличіи на очереди мелкихъ отправокъ, относящихся къ разнымъ категоріямъ, пришлось бы опредѣлять постепенность погрузки между этими мелкими отправками. Такъ, напримѣръ, на очереди имѣется:

а) 80 пудовъ мочальныхъ кулей (4 категорія), б) 100 пудовъ домашнихъ вещей (2 категорія), в) 200 пудовъ мяса (1 категорія).

Допустимъ, что въ проходящемъ сборномъ вагонѣ окажется мѣсто лишь для 80 пудовъ кулей, мясо же или домашнія вещи погрузить, по невмѣстимости, не представится возможнымъ.

При неопредѣленности понятія „мелкая отправка" всѣ три указанныя отправки могутъ быть подведены подъ это понятіе. Возникаетъ вопросъ, можно ли загрузить кули въ обходъ не только вагонныхъ отправокъ, но и указанныхъ мелкихъ отправокъ мяса и домашнихъ вещей, относящихся къ старшимъ категоріямъ. Проводя послѣдовательно принципъ преимущественности мелкихъ отправокъ передъ болѣе крупными, этотъ вопросъ пришлось бы разрѣшить положительно.

Но тогда явится необходимымъ оформливать обходъ не только вагонныхъ отправокъ той категоріи, къ которой относится грузимая мелкая отправка, но также обходъ еще и мелкихъ отправокъ, относящихся къ старшимъ категоріямъ, т. е. еще болѣе осложнить манипуляціи съ очередями и безъ того очень сложныя.

Кромѣ того, предоставленіе станціи выбора для погрузки отправокъ

въ зависимости отъ наличія свободныхъ мѣстъ въ проходящихъ сборныхъ вагонахъ породило бы произволъ дѣйствій станціонныхъ агентовъ, чѣмъ создало бы благопріятную почву для злоупотребленій съ очередями.

Было бы правильнѣе дать точное опредѣленіе понятія „мелкая отправка“ и затѣмъ выдѣлить мелкія отправки въ особую категорію, производя погрузку ихъ въ порядкѣ записи на очередь, но и эта мѣра на практикѣ въ нынѣшнее время врядъ ли оказалась бы дѣйствительной, такъ какъ при обычныхъ залежахъ грузовъ отправители стали бы усиленно предъявлять грузы мелкими отправками. Помимо того, самое выдѣленіе мелкихъ отправокъ въ особую категорію едва ли представится возможнымъ, такъ какъ за послѣднее время правила о постепенности отправки грузовъ подвергаются постояннымъ измѣненіямъ, которыя диктуются соображеніями, не имѣющими ничего общаго съ тѣми мотивами, которые изложены въ отношеніи Ташкентской дороги. Въ силу этихъ условій, была измѣнена, напримѣръ, II категорія грузовъ, заключавшая въ себѣ ранѣе только мелкія отправки вѣсомъ до 75 пудовъ, нынѣ же имѣющая совершенно другой составъ.

Въ виду изложеннаго, Управленіе М.-Казанской дороги полагаетъ, что проектируемая Ташкентской ж. дор. мѣра при современныхъ условіяхъ можетъ только еще болѣе осложнить формальности, связанныя съ очередностью погрузки грузовъ малой скорости.

Что касается второго вопроса, поставленнаго въ циркулярѣ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 29 декабря 1915 г. № 487/3863, то Управленіе дороги считаетъ, что онъ разрѣшается вполнѣ дѣйствующими правилами о постепенности отправки грузовъ, въ силу коихъ (§§ 5 и 9) всѣ грузы малой скорости должны отправляться въ порядкѣ категорій и очередей“.

Заявленія представителей дор. на Общемъ Съѣздѣ.

Предсѣдатель Совѣта представителей казенныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, обращаясь прежде всего къ обрисовкѣ общаго состоянія перевозокъ мелочныхъ отправокъ по дорогамъ сѣти, отмѣтилъ, что въ настоящее время всѣ дороги испытываютъ затрудненія при перевозкахъ этихъ грузовъ, причемъ нѣкоторыя дороги прямо нарушаютъ дѣйствующія правила объ очередяхъ. Такъ, въ бытность его на М.-Курской д., при обслѣдованіи порядка отправленія очередныхъ грузовъ, выяснилось, что нѣкоторыя станціи этой дороги не записывали мелочныя отправки грузовъ 1, 2 и 3 категорій въ книги очередей и это дало имъ возможность отправлять мелочные грузы въ сборныхъ вагонахъ при первой возможности, не стѣсняясь временемъ ихъ поступленія.

Такимъ образомъ, въ данномъ случаѣ, хотя въ дѣйствительности

и происходитъ нарушеніе очередей, но вмѣстѣ съ тѣмъ создается улучшеніе въ перевозкахъ мелочныхъ отправокъ и въ утилизаціи вагоновъ.

Другія же станціи записываютъ отправки въ очередныя книги, но при отправленіи, руководствуясь положеніемъ о сборныхъ грузахъ, дѣйствующимъ въ мѣстномъ сообщеніи и обязывающимъ группировать грузы по направленіямъ,—допускали нарушеніе очередей.

Въ Общемъ Соглашеніи о прямомъ сообщеніи имѣются правила о перевозкѣ мелочныхъ отправокъ въ сборныхъ вагонахъ (приложеніе № 42). Этими правилами обусловлено, чтобы въ вагонахъ, передаваемыхъ на другія дороги со сборными отправками, было наличіе груза не менѣе 250 пуд. Затѣмъ, почти каждая дорога имѣетъ свои особыя правила группировки и перевозки мелочныхъ грузовъ. Если соблюдать эти правила, то несомнѣнно, какъ естественный результатъ группировки грузовъ по направленіямъ или станціямъ, получится нарушеніе очередей.

Далѣе Ф. О. Магазингъ указалъ, что на эти обстоятельства было обращено уже вниманіе особой, подъ его предсѣдательствомъ, Междувѣдомственной Коммиссіей по обслѣдованію порядка отправленія очередныхъ грузовъ М.-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д. Сказанная Коммиссія установила, что правила о порядкѣ постепенности отправки очередныхъ грузовъ малой скорости (приложеніе къ ст. 52 Общаго Устава) обладаютъ большими недостатками и въ нихъ имѣется много неопредѣленностей, дающихъ широкій просторъ къ разнообразному примѣненію правилъ въ зависимости отъ субъективности пониманія ихъ исполнителями.

Въ виду этого, вышеупомянутая Коммиссія, предпринявъ пересмотръ правилъ объ очередяхъ, выработала проектъ новыхъ правилъ по сему предмету, каковой препровожденъ уже Завѣдывающему дѣлами Общаго Конвенціоннаго Съѣзда и имъ разосланъ дорогамъ, для ознакомленія 6 февраля 1916 г. при циркулярѣ № 116/441.

Разсмотрѣніе этого проекта предполагается на Общемъ Съѣздѣ въ ближайшемъ будущемъ. Во всякомъ случаѣ, въ виду испытываемыхъ нынѣ затрудненій съ отправкою очередныхъ грузовъ, благодаря несовершенству дѣйствующихъ правилъ, новыя правила желательно разсмотрѣть возможно незамедлительно на Общемъ Съѣздѣ, съ цѣлью скорѣйшаго проведенія ихъ въ жизнь.

Въ настоящее время, дѣйствующими правилами, грузы, въ отношеніи порядка постепенности въ отправкѣ, раздѣлены на 5 категорій. Затѣмъ они еще распредѣляются по направленіямъ движенія поѣздовъ (четному и нечетному), а кромѣ того—дѣлятся на грузы прямого и мѣстнаго сообщенія. Прямымъ результатомъ такого порядка является обремененіе дорогъ веденіемъ массы книгъ объ очередяхъ.

Иллюстрируя сказанное, Ф. О. Магазингъ пояснилъ, что, когда Междувѣдомственная Коммиссія сдѣлала подсчетъ того, сколько по дѣйствующимъ объ очередяхъ правиламъ необходимо вести книгъ на нѣкоторыхъ станціяхъ по всѣмъ опубликованнымъ направленіямъ, то ихъ оказалось свыше сотни.

Отсюда ясно, что категоріи грузовъ должны быть сокращены.

Въ этомъ направленіи и составлены Междувѣдомственной Коммиссіей новыя правила объ очередяхъ. Тамъ предусмотрѣны только 3 категоріи грузовъ. Каждая категорія подраздѣляется на грузы прямого и мѣстнаго сообщенія. Къ первой категоріи отнесены скоропортящіеся грузы. Ко второй—отнесены грузы попудные, сдаваемые къ отправкѣ въ количествѣ, не превышающемъ по одной накладной 100 пудовъ (нынѣ 75), и къ третьей—всѣ остальные грузы малой скорости.

Въ отношеніи грузовъ второй категоріи, представляющихъ собою мелкія отправки, въ новыхъ правилахъ обусловлено, что такія отправки могутъ быть погружаемы желѣзною дорогою не въ строго очередномъ порядкѣ записи въ очередныя книги, а въ зависимости отъ предварительной сортировки этихъ грузовъ по станціямъ назначенія ихъ и по направленіямъ перевозки, въ видахъ цѣлесообразнаго использованія вмѣстимости вагоновъ, предоставленныхъ подъ нагрузку, но съ тѣмъ, чтобы время нагрузки отправокъ каждаго изъ направленій, принимаемыхъ на очередь въ одинъ день, по наступленіи очереди нагрузки, отличалось не болѣе, чѣмъ на одни сутки.

Такой порядокъ, несомнѣнно, устранитъ какъ объясненія съ отправителями о томъ, почему грузъ сотый отправленъ пятидесятымъ, такъ равно и претензіи ихъ по обходу очередей.

Обращаясь засимъ къ возбужденному Ташкентскою ж. д. вопросу, Ф. О. Магазингъ заявилъ, что § 12 дѣйствующихъ правилъ о порядкѣ постепенности отправки грузовъ малой скорости, на который ссылается Ташкентская д., не предоставляетъ собственно права на попудныя погрузки мелочныхъ отправокъ болѣе позднихъ очередей въ сборные вагоны, въ обходъ повагонныхъ отправокъ.

Поэтому сама Ташкентская д. проситъ разрѣшить ей производить погрузку мелочныхъ отправокъ въ обходъ повагонныхъ, примѣнительно къ упомянутому § 12.

При рѣшеніи этого вопроса необходимо имѣть въ виду тѣ затрудненія, на которыя указываетъ въ своемъ отзывѣ М.-Казанская д., а именно: мелочныя отправки по роду своему относятся къ разнымъ категоріямъ; ихъ придется сортировать и дѣлать выборки для погрузки въ сборные вагоны въ зависимости отъ наличія въ нихъ мѣста и со-

образно категоріи груза. Результатомъ этого, при значительности на ст. мелочныхъ отправокъ, безусловно явится переобремененіе станціонныхъ агентовъ работой по составленію массы протоколовъ объ обходѣ очередей, и безъ того перегруженныхъ работой.

На время текущей войны при Управленіи желѣзныхъ дорогъ образовано Особое Совѣщаніе по перевозкамъ, облеченное широкими полномочіями. Казалось бы цѣлесообразнымъ, во избѣжаніе затрудненій съ перевозками мелочныхъ отправокъ, возбудить ходатайство о допущеніи такихъ перевозокъ безъ соблюденія очереди, чтобы погрузка одного груза отъ другого разнилась на опредѣленный промежутокъ времени, подобно тому, какъ это намѣчено Междувѣдомственной Коммиссіей по обслѣдованію порядка отправленія очередныхъ грузовъ М.-Курской ж. д.

Однако, если бы это оказалось почему-либо непріемлемымъ, то, въ видѣ исключенія, на время войны, можно бы согласиться и на примѣненіе порядка перевозки мелочныхъ отправокъ, предлагаемаго Ташкентскою д., съ двумя ограниченіями: во 1-хъ, чтобы объ обходѣ очереди не составлялись протоколы, а вмѣсто того въ книгѣ очередей дѣлалась только отмѣтка „погружено въ такой-то сборный вагонъ“, а во 2-хъ, чтобы эта мѣра не была обязательною для всѣхъ дорогъ, а примѣнялась только на тѣхъ дорогахъ или станціяхъ, которыя не встрѣтятъ затрудненій къ ея введенію.

По второму поставленному на разрѣшеніе Общаго Съѣзда вопросу,— о порядкѣ записи на очередь мелочныхъ отправокъ, перевозимыхъ въ сборныхъ вагонахъ, въ мѣстномъ сообщеніи Забайкальской ж. д., Ф. О. Магазингъ заявилъ, что дѣйствующія правила о порядкѣ перевозки мелочныхъ грузовъ въ мѣстномъ сообщеніи дорогъ при кондукторахъ-раздатчикахъ, предоставляютъ широкій просторъ.

Грузы эти подлежатъ записи на очередь, если они не могутъ быть отправлены въ теченіе сутокъ; въ распоряженіи же дороги для отправки ихъ имѣется собственно 48 часовъ. Это время и можетъ быть использовано Забайкальскою д. для перевозки сборныхъ мелочныхъ отправокъ безъ записи въ книги очередей. Если бы, однако, Забайкальская д. не нашла выхода въ этомъ, то, какъ чисто мѣстный вопросъ, имѣющій значеніе только для Забайкальской д., онъ подлежитъ разрѣшенію въ порядкѣ, предуказанномъ въ § 14 вышеуказанныхъ правилъ объ очередяхъ.

Представитель Сѣверо-Западнаго района казенныхъ дорогъ, В. А. Балашовъ,—по предмету предложенія Ф. О. Магазинга, о примѣненіи новаго, намѣченнаго Междувѣдомственной Коммиссіей, порядка внѣочередной погрузки мелочныхъ отправокъ, замѣтилъ, что предложеніе это, по существу,

является реформою дѣйствующихъ правилъ о порядкѣ постепенности отправки грузовъ малой скорости. Какъ и всякая реформа, хотя бы и и очевидная по своей простотѣ и цѣлесообразности, она можетъ вызвать критическое отношеніе и замедленіе въ практическомъ примѣненіи; между тѣмъ возбужденный Ташкентскою д. вопросъ—является вопросомъ текущаго момента.

Несомнѣнно, что принятіе предложенія Ташкентской д., направленное къ тому же къ лучшей утилизаціи сборныхъ вагоновъ, внесетъ улучшеніе и въ дѣло самой перевозки грузовъ, такъ какъ разгрузитъ станціи отъ мелочныхъ отправокъ. Правда, дѣйствуя примѣнительно къ § 12 правилъ о порядкѣ постепенности отправки очередныхъ грузовъ малой скорости, станціи будутъ обременены составленіемъ протоколовъ объ обходѣ очередей, но послѣдствія этого, какъ и указывалъ Ф. О. Магазингъ, можно ослабить тѣмъ, чтобы сдѣлать предлагаемую Ташкентскою д. мѣру не обязательною.

При такихъ условіяхъ мѣрой этой воспользуются только тѣ станціи которыя въ состояніи ее выполнить.

Во всякомъ случаѣ, по мнѣнію В. А. Балашова, предложеніе Ташкентской дор. не слѣдовало бы расширять.

Сужденія и постановленіе Общаго Сѣзда.

По дальнѣйшемъ обсужденіи дѣла **Общій Съѣздъ**, признавая съ своей стороны существенно необходимымъ освободить нѣкоторыя станціи дорогъ отъ скопленія на нихъ мелочныхъ отправокъ, **положилъ:**

I) представить Управленію желѣзныхъ дорогъ ходатайство о томъ, чтобы, на время военныхъ дѣйствій, въ отступленіе отъ дѣйствующаго порядка постепенности отправки грузовъ малой скорости, въ видѣ исключенія, разрѣшено было примѣнять на тѣхъ дорогахъ и станціяхъ, которыя это найдутъ возможнымъ, нижеслѣдующій порядокъ погрузки мелочныхъ отправокъ болѣе позднихъ очередей въ сборные вагоны, въ обходъ очереди повагонныхъ грузовъ, а именно: Въ томъ случаѣ, когда станція не располагаетъ вагонами для даннаго рода груза или же когда вагоны имѣются, но только въ количествѣ, необходимомъ для погрузки очередныхъ повагонныхъ грузовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ на станціи оказываются мелкія попудныя отправки болѣе позднихъ очередей, чѣмъ повагонныя отправки, станціи предоставляется право погружать мелочныя отправки въ товарные вагоны отправляемыхъ или проходящихъ поѣздовъ, если въ таковыхъ вагонахъ найдутся свободныя мѣста для погрузки.

О такой погрузкѣ станціею дѣлается соотвѣтствующая отмѣтка въ графѣ примѣчаній очередныхъ книгъ, съ указаніемъ номера вагона, въ который произведена погрузка. Кромѣ того, всякій обходъ очереди

мелочной отправкой другихъ грузовъ оформливается протоколомъ, примѣнительно къ указаніямъ § 12 Правилъ о порядкѣ постепенности отправки грузовой малой скорости (см. ст. 52 Общаго Устава).

Въ протоколахъ этихъ, помимо указанія о причинахъ обхода очереди, обозначаются очередные номера отправокъ и номера сборныхъ вагоновъ, въ которые мелочныя отправки погружены, причемъ протоколы могутъ составляться по усмотрѣнію станціи, въ зависимости отъ обстоятельствъ, или на каждую отправку, или на каждый вагонъ съ нѣсколькими отправками, или на цѣлый поѣздъ, или же за сутки, на цѣлую серію вагоновъ и поѣздовъ.

II) Возбужденный Забайкальскою д. вопросъ о порядкѣ записи на очередь мелочныхъ отправокъ, перевозимыхъ въ сборныхъ вагонахъ, въ мѣстномъ сообщеніи этой дороги, признать, съ общей точки зрѣнія всѣхъ дорогъ разрѣшенія не требующимъ.

III) Принимая во вниманіе, что нынѣ дѣйствующія правила объ очередяхъ вызываютъ на практикѣ массу затрудненій и отвѣтственность желѣзныхъ дорогъ по суду,—признать желательнымъ скорѣйшее прохожденіе проекта новыхъ правилъ объ очередяхъ и о веденіи очередныхъ книгъ, выработаннаго Междувѣдомственной Коммиссіей по обслѣдованію порядка отправленія очередныхъ грузовъ М.-Курской и проч. дорогъ.

Въ этихъ видахъ, для предварительнаго разсмотрѣнія и подготовки къ одному изъ ближайшихъ Общихъ Съѣздовъ вышеупомянутаго новаго проекта правилъ объ очередяхъ, образовать, подъ предсѣдательствомъ Ф. О. Магазинга, особую Коммиссію, въ составѣ членовъ: отъ М.-Казанской д.—Г. Г. Кобылинскаго, М.-В.-Рыбинской—П. П. Акимова и Р.-Уральской — Н. Н. Лупулъ, съ тѣмъ, однако, чтобы въ работахъ этой Коммиссіи приняли участіе и представители отъ Службы Движенія, прилегающихъ къ Петрограду жел. дор., по назначенію ихъ Управленій.

Изложеніе дѣла.

Ворп. 6. О допущеніи перевозки въ навалку магнезита молотаго.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 2 ноября 1915 г. за № 22626, просилъ внести на обсужденіе Общаго Съѣзда вопросъ о допущеніи перевозки въ навалку магнезита молотаго, въ виду обращеннаго въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ изъ Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ ходатайства правленія акціонернаго общества „Магнезитъ“.

Въ номенклатурѣ и классификаціи товаровъ, отправляемыхъ по Россійскимъ желѣзнымъ дорогамъ, въ группѣ № 66 сказано:

Магнезитъ молотый:

а) въ бочкахъ, боченкахъ и мѣшкахъ,

попудно IV кл.
повагонно VI „

Среди исключительныхъ тарифовъ по группѣ 66-й отд. 8 сказано:

Магнезитъ молотый, сырой и жженый въ мѣшкахъ, бочкахъ и боченкахъ.

попудно д. № 24, повагонно д. № 38.

Правленіе общества „Магнезитъ“ ходатайствуетъ объ измѣненіи редакціи номенклатуры отд. 8 по группѣ 66-й исключительныхъ тарифовъ введеніемъ словъ послѣ слова „боченкахъ“—„и въ навалку“.

До сихъ поръ жженый молотый магнезитъ отправлялся исключительно въ мѣшкахъ.

Въ настоящее время полученіе мѣшковъ стало не только крайне затруднительно, но почти невозможно, такъ какъ всѣ фабрики, изготовляющія мѣшки, заняты казенными поставками.

Между тѣмъ вопросъ о доставкѣ металлургическимъ заводамъ жженаго магнезита въ особенности въ настоящее время является въ высшей степени острымъ, такъ какъ всѣ металлургическіе заводы заняты работами и поставками на нужды государственной обороны, и плавка стали для нихъ является первой необходимостью.

Поэтому теперь явилась настоятельная необходимость отправки жженаго молотаго магнезита въ навалку, но отсутствіе въ редакціи номенклатуры слова „въ навалку“ не даетъ возможности осуществить

таковую, слѣдствіемъ чего является сокращеніе количества отправокъ за отсутствіемъ мѣшковъ.

Въ виду того, что дороги отъ введенія подобнаго рода отправки по вышеупомянутой отрасли промышленности не понесутъ убытка, казалось бы желательнымъ скорѣйшее разрѣшеніе даннаго вопроса. (Цирк. Зав. дѣл. О. С. отъ 11 ноября 1915 г. № 429/3331).

По этому дѣлу имѣется копія отзыва Самаро-Златоустовской жел. дороги, на имя г. Предсѣдателя Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ изложено слѣдующее:

„Магнезитомъ называется естественный минералъ, являющійся, съ химической точки зрѣнія, углекислымъ магніемъ ($Mg\ CO_3$), но содержащій, какъ большинство минераловъ, въ значительномъ количествѣ, различныя примѣси. Послѣ сильнаго прокаливанія (обжига), магнезитъ теряетъ углекислоту и даетъ окись магнія (углекислый магній или магнезитъ—$Mg\ CO_3$—состоитъ изъ окиси магнія $Mg\ O$—*плюсъ* углекислота—CO_2). Эту окись магнія, содержащую попавшія примѣси, и называютъ *жженымъ магнезитомъ*.

Магнезитъ—гигроскопиченъ, но, по отзыву химической лабораторіи, втягиваетъ въ себя влагу настолько медленно, что перевозка его насыпью въ закрытыхъ вагонахъ въ теченіе нѣсколькихъ дней является возможной, тѣмъ не менѣе при подвозкѣ магнезита къ станціи на подводахъ—таковой обычно тщательно укрывается брезентами.

Кромѣ указаннаго свойства, существенною особенностью магнезита, вслѣдствіе его рыхлости, является способность крошиться, превращаясь въ весьма легкій порошокъ. Эта особенность при перевозкѣ груза въ навалку будетъ давать значительный процентъ утечки въ щели вагона, разсыпку и раструску. Опредѣлить однако точный процентъ означенной убыли въ настоящее время, за отсутствіемъ опытныхъ данныхъ, не представляется возможнымъ.

Въ виду указанныхъ свойствъ магнезита и принимая во вниманіе пунктъ 2 ст. 104 Общ. Устава, по которой—при наличіи въ накладной соотвѣтствующей отмѣтки отправителя—жел. дорога не отвѣчаетъ за поврежденіе груза, сданнаго къ перевозкѣ безъ упаковки, когда таковая по свойству груза необходима,—Управленіе Самаро-Златоустовской жел. дороги полагало бы ходатайство Общества „Магнезитъ“ признать подлежащимъ удовлетворенію если въ накладныхъ каждый разъ будетъ дѣлаться соотвѣтствующая упомянутой статьѣ Общ. Уст. отмѣтка и если, процентъ естественной убыли для перевозимаго въ навалку магнезита будетъ установленъ, впредь до указанія опыта, не ниже 3, какъ это установлено для земли, торфа и древеснаго угля.

Кромѣ того, въ виду значительной плотности магнезита, благодаря которой онъ, при существующей нормѣ нагрузки, занимаетъ едва третью часть вагона, желательно, по мнѣнію названной дороги, при перевозкѣ магнезита въ навалку установить норму повагонной нагрузки до 1.000 пудовъ".

Присутствующій въ засѣданіи Представитель Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, сообщилъ отзывъ Службы Движенія названной дороги—слѣдующаго содержанія:

„Вслѣдствіе отношенія отъ 25 ноября с. г. за № 10.870/4, Служба Движенія увѣдомляетъ, что жженый магнезитъ представляетъ изъ себя порошокъ, который по своимъ свойствамъ можетъ подвергаться порчѣ и недостачѣ при перевозкѣ.

„Въ случаѣ допущенія его къ перевозкѣ навалкой необходимо предусмотрѣть весьма значительный процентъ естественной убыли для гарантіи дорогъ отъ возможныхъ убытковъ.

„При необходимости выгрузки груза средствами желѣзной дороги несомнѣнно будутъ возникать большія затрудненія,—какъ это неоднократно наблюдалось на дорогѣ при выгрузкѣ, напр. магнезія.

„Поэтому допущеніе его къ перевозкѣ въ навалку служба движенія считаетъ нежелательнымъ".

Постановленіе Общаго Съѣзда

Раздѣляя изложенныя въ вышеприведенномъ отзывѣ соображенія **Общій Съѣздъ положилъ:** ходатайство Правленія Акціонернаго Общества „Магнезитъ" о допущеніи перевозки жженаго молотаго магнезита въ навалку—отклонить.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 7. Объ измѣненіи §§ 23 и 26а Соглашенія о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 11 декабря 1915 г. за № 27706, внесъ на обсужденіе Общаго Съѣзда возбужденный Екатерининскою дорогою вопросъ объ измѣненіи §§ 23 и 26а Соглашенія о прямомъ сообщеніи между русскими желѣзными дорогами въ смыслѣ: 1) отмѣны обязательнаго составленія вагонныхъ листовъ при перевозкахъ грузовъ на открытомъ подвижномъ составѣ и въ крытыхъ вагонахъ безъ пломбъ, а также, 2) чтобы вагонные листы писались химическимъ карандашемъ.

(Цирк. Зав. дѣл. Общ. Съѣзда отъ 17 декабря 1915 г. № 477/3766).

Справка.

I. § 23 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

На каждый груженый вагонъ составляется по прилагаемой формѣ вагонный листъ (см. прил. № 11 Соглашенія), который заключаетъ свѣдѣнія о грузѣ, находящемся въ каждомъ вагонѣ, и свѣдѣнія о пломбахъ.

II. § 26а. Какъ первоначальное составленіе вагонныхъ листовъ такъ и пересоставленіе ихъ по разнымъ причинамъ въ пути, а равно внесеніе въ вагонные листы всѣхъ свѣдѣній объ измѣненіяхъ въ погрузкѣ и о смѣнѣ пломбъ, должно производить обязательно чернилами.

Параграфъ 26а былъ введенъ въ Соглашеніе о прямомъ сообщеніи по утвержденному постановленію CXXIV Общаго Съѣзда, по вопр. 38 его программы. Названный Съѣздъ, выслушавъ заявленія о неудобствахъ писанія вагонныхъ листовъ карандашемъ, что затрудняетъ и замедляетъ работу агентовъ по провѣркѣ и сортировкѣ грузовъ на передаточныхъ станціяхъ, за невозможностью разобрать включенныя карандашемъ въ вагонный листъ данныя, стираемыя отъ соприкосновенія рукъ, а это, въ свою очередь, служитъ часто причиною засылокъ и даже утраты грузовъ,—вынесъ постановленіе объ обязательномъ писаніи вагонныхъ листовъ чернилами.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, по вопросу объ отмѣнѣ составленія вагонныхъ листовъ при перевозкахъ грузовъ на открытомъ подвиж-

номъ составѣ и въ крытыхъ вагонахъ безъ пломбъ, представитель казенныхъ дорогъ Московскаго района, В. С. Зелль, заявилъ, что изъ числа дорогъ представляемаго имъ раіона одна лишь Пермская дорога, присоединяется къ предложенію о введеніи проектируемой мѣры, всѣ же прочія дороги высказываются противъ этой мѣры, и къ мнѣнію послѣднихъ онъ присоединяется, такъ какъ по его мнѣнію, осуществленіе этого предложенія имѣло бы послѣдствіемъ весьма существенныя затрудненія. Вагонный листъ содержитъ въ себѣ всѣ свѣдѣнія о находящемся въ вагонѣ грузъ, и сопровождаетъ вагонъ при его слѣдованіи, такъ что въ случаѣ отцѣпки вагона въ пути, вагонный листъ остается на станціи отцѣпки, причемъ въ немъ дѣлаются всѣ отмѣтки объ измѣненіи его нагрузки или слѣдованія. Поэтому вагонный листъ необходимъ для каждаго вагона или для каждой платформы; предлагаемая же мѣра вызвала бы необходимость составлять одинъ вагонный листъ на весь поѣздъ, что по приведеннымъ выше соображеніямъ нежелательно. Равнымъ образомъ не представляется возможнымъ вернуться къ прежнему порядку писанія вагонныхъ листовъ карандашемъ, на основаніи, сужденій, имѣвшихъ мѣсто на CXXIV Общемъ Съѣздѣ, которымъ и было постановлено писать вагонные листы чернилами.

Притомъ въ писаніи ихъ карандашемъ и надобности не усматривается, такъ какъ вагонные листы пишутся въ станціонныхъ конторахъ, т. е. въ помѣщеніяхъ закрытыхъ. Поэтому по данному вопросу казалось бы правильнымъ остаться при прежнемъ порядкѣ.

Общій Съѣздъ, раздѣляя приведенное мнѣніе **положилъ** остаться по настоящему вопросу для прямого сообщенія при существующемъ порядкѣ, отмѣтивъ при этомъ, что для мѣстнаго сообщенія каждой отдѣльной дороги принятіе предлагаемой Екатерининскою дорогою мѣры зависитъ отъ усмотрѣнія ея Управленія.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 8. О распространеніи правилъ уплаты вознагражденій по уполномочіямъ дорогъ, производимой Контролями и Службами Сборовъ (§ 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи) также и на уплаты по претензіямъ разрѣшаемымъ Коммерческими Службами.

Съ 1 января 1914 г. введены въ дѣйствіе выработанныя IV Съѣздомъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ и принятые CXXX Общимъ Съѣздомъ правила уплаты вознагражденій по уполномочіямъ дорогъ, производимой на основаніи § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, о чемъ было объявлено циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 18 ноября 1913 г. за № 1005/3689.

Означенныя правила, какъ усматривается изъ сужденій IV-го Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, касаются лишь уплатъ по уполномочіямъ, даваемымъ Контролями и Службами Сборовъ по претензіямъ за переборъ и просрочку въ доставкѣ грузовъ, между тѣмъ какъ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи обнимаетъ собою всѣ роды претензій.

Признавая съ своей стороны распространеніе означенныхъ правилъ, въ интересахъ дорогъ, весьма желательнымъ также и на уплаты по претензіямъ, разрѣшаемымъ Коммерческими Службами, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 25 апрѣля 1915 г. за № 8710, внесъ означенный вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда (Цирк. Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 8 мая с. г. за № 375/2260).

Справка I.

Правила о порядкѣ уплатъ по уполномочіямъ другихъ дорогъ, на основаніи § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, имѣютъ слѣдующую редакцію (Прил. № 58 къ Согл. о пр. сообщеніи):

Посылаемыя дорогами на основаніи § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи уполномочія на уплату причитающихся претендателямъ денегъ должны составляться на бланкахъ установленнаго образца (при семъ форма).

Бланки эти состоятъ изъ 4-хъ частей: 1) корешка уполномочія 2) уполномочія; 3) талона его и 4) увѣдомленія претенлателю.

Корешокъ уполномочія (ч. 1) остается у дороги, посылающей уполномочіе. Уполномочіе (ч. 2) и талонъ его (ч. 3), заполненные всѣми требуемыми формой данными, посылаются въ Контроль или въ Службу Сборовъ дороги, изъ кассы кой надлежитъ произвѣсти платежъ. Увѣ-

домленіе (ч. 4) выдается лицу,—коему надлежитъ уплатить деньги по талону.

Дорога, получившая уполномочіе на уплату, самое уполномочіе оставляетъ въ Службѣ или Контролѣ Сборовъ, въ кассу же, изъ которой должна быть произведена уплата, пересылаетъ талонъ уполномочія на предметъ сличенія линіи отрѣза талона отъ увѣдомленія, при особомъ своемъ приказѣ на уплату денегъ. Росписка претендателя въ полученіи денегъ должна быть на приказѣ, на талонѣ же уполномочія должна быть лишь отмѣтка о времени уплаты.

Выдаваемое претендателю увѣдомленіе (ч. 4) должно отрѣзываться отъ талона (ч. 3) волнообразною линіею, дабы лицо, выдающее деньги претендателю могло убѣдиться въ тождественности обоихъ этихъ документовъ и сличить линіи разрѣзовъ.

При выплатѣ денегъ, увѣдомленія отбираются отъ лицъ, предъявившихъ ихъ и, вмѣстѣ съ талонами, представляются при отчетности въ въ оправданіе произведенныхъ уплатъ.

Если лицо, коему надлежитъ уплатить деньги, не явится за полученіемъ ихъ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ, со дня составленія уполномочія, то послѣднее теряетъ свою силу и вмѣстѣ съ талономъ уполномочія возвращаются черезъ Контроль или Службу Сборовъ обратно дорогѣ, выславшей таковыя.

Увѣдомленіе дороги, давшей уполномочіе на уплату, производится путемъ возврата талоновъ уполномочій, съ отмѣтками объ уплатѣ, при подлежащихъ мѣсячныхъ счетахъ.

Устанавливаемые бланки признаются документами строгой отчетности и заготовляются по усмотрѣнію дорогъ, или въ Экспедиціи Заготовленія Государственныхъ Бумагъ или въ мѣстныхъ типографіяхъ, но обязательно или на бумагѣ съ защитною сѣткою или особаго цвѣта.

Бланки эти нумеруются въ послѣдовательномъ порядкѣ типографскимъ способомъ, до опредѣленнаго, по усмотрѣнію дороги, нумера, причемъ всѣ четыре части бланка, т. е. корешокъ, уполномочіе, талонъ его и увѣдомленіе, должны быть занумерованы однимъ и тѣмъ же нумеромъ. Кромѣ того, всѣ эти четыре части бланка, при составленіи ихъ должны еще нумероваться однимъ и тѣмъ же нумеромъ отъ руки, въ видѣ знаменателя къ печатному нумеру, послѣдовательно, въ теченіе года, начиная съ № 1, *для каждой дороги*, которой посылаются уполномочія.

Уполномочія, талоны ихъ и увѣдомленія при отсылкѣ дорогамъ и претендателямъ обязательно подписываются лицами, уполномоченными на то (приложеніе 44 къ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи).

Форма.

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

железной дороги

Контроль Сборовъ.

дня 191 г.

№

Корешокъ уполномочія №

на сумму руб. коп.

Въ ...

... жел. дор.

(Контроль, Служба Сборовъ, Правленіе, Управленіе) ...

... жел. дор. проситъ уплатить изъ кассы ...

...

за счетъ ...

ж. д. претендателю ... *(имя, отчество и фамилія)*

проживающему ...

...

руб.

коп. въ *(вознагражденіе за просрочку въ доставкѣ грузовъ, въ возвратъ недобора и т. п.)*

Означенная сумма по уплатѣ подлежитъ удержанію съ ...

... жел. дор.

порядкомъ, установленнымъ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи. Настоящее уполномочіе дѣйствительно въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня его составленія.

Подписи

ФИРМА ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

железной дороги

Контроль Сборовъ.

дня 191 г.

№

Уполномочіе №

на сумму руб коп

Въ ...

... жел. дор.

(Контроль, Служба Сборовъ, Правленіе, Управленіе) ...

жел. дор. проситъ уплатить изъ кассы ...

...

за счетъ ...

ж. д. претендателю ... *(имя, отчество и фамилія)*

проживающему ...

...

руб.

коп. въ *(вознагражденіе за просрочку въ доставкѣ грузовъ, въ возвратъ недобора и т. п.)*

Означенная сумма по уплатѣ подлежитъ удержанію съ ...

... жел. дор.

порядкомъ, установленнымъ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи. Настоящее уполномочіе дѣйствительно въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня его составленія.

Подписи

ФИРМА ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

железной дороги

Контроль Сборовъ.

дня 191 г.

№

Талонъ уполномочія №

на сумму руб коп.

Предъявителю увѣдомленія ... жел. дор.

отъ сего числа и за тѣмъ же нумеромъ, какъ и настоящій талонъ уполномочія, Г-ну ... *(имя, отчество и фамилія)*

...

проживающему ...

...

надлежитъ уплатить за счетъ ...

... ж. дор.

руб.

коп. съ отобраніемъ отъ него расписки въ полученіи денегъ и названнаго выше увѣдомленія. Настоящій талонъ дѣйствителенъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня его составленія.

Подписи

Контроль Сборовъ

... *жел. дор.*

дня 191 г.

№

Талонъ дѣйствителенъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня составленія его. По истеченіи означеннаго срока подлежитъ возвращенію въ Контроль / Службу Сборовъ дороги платящей.

ФИРМА ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ПРАВЛЕНІЕ ОБЩЕСТВА

железной дороги

Контроль Сборовъ

дня 191 г.

№

Увѣдомленіе №

Г-ну ... *(имя, отчество и фамилія)*

Адресъ ...

...

(Контроль, Служба Сборовъ, Правленіе, Управленіе) ... ж. дор.

симъ извѣщаетъ Васъ, что по предъявленіи настоящаго увѣдомленія и удостовѣренія личности, изъ кассы ...

... ж. дор.

Вамъ будетъ уплачено

руб.

коп., причитающихся *(въ вознагражденіе за просрочку, въ возвратъ недобора и т. п.)*

согласно заявленія Вашего отъ ...

... дня 191 года.

Настоящее увѣдомленіе при уплатѣ денегъ отбирается, а въ случаѣ неявки за полученіемъ денегъ въ теченіе четырехъ мѣсяцевъ со дня составленія сего увѣдомленія, послѣднее считается не дѣйствительнымъ.

При семъ прилагается ...

...

Подписи

Уплачено — Штемпель кассы — ... *191 г.*

Справка II.

На VI Съѣздъ Начальниковъ Контролей и Службъ Сборовъ былъ внесенъ вопросъ 48 – о согласованіи правилъ уплаты денегъ по уполномочіямъ съ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи на предметъ распространенія упомянутыхъ правилъ, касающихся уплатъ по уполномочіямъ, даваемымъ Контролемъ и Службами Сборовъ, и на уплаты по претензіямъ, разрѣшаемымъ Коммерческими Службами.

Въ виду доложенной Съѣзду справки о внесеніи этого дѣла на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда, VI Съѣздъ въ обсужденіе вопроса не входилъ.

Что же касается выяснившагося на VI Съѣздѣ обстоятельства о разнообразномъ исполненіи Службами и Контролями Сборовъ означенныхъ правилъ, въ смыслѣ пользованія установленными бланками уполномочій, то VI Съѣздъ единогласно призналъ необходимымъ: а) что на бланкахъ уполномочій не должно быть помѣщаемо никакихъ иныхъ свѣдѣній, кромѣ предусмотрѣнныхъ формою бланка, и б) для отдѣленія талона уполномочія отъ самаго уполномочія и увѣдомленія отъ талона, проколы (перефировка) ни въ коемъ случаѣ не должны быть допускаемы, а таковые документы должны быть отдѣляемы одинъ отъ другого путемъ отрѣза волнообразною линіею.

Форматъ бланковъ уполномочій, какъ не представляющій существеннаго значенія, можетъ быть устанавливаемъ дорогами по своему усмотрѣнію.

Возбужденный Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ вопросъ былъ внесенъ въ программу занятій CXXXIX Общаго Съѣзда (вопросъ 31), которому въ засѣданіи четвертаго іюня 1914 г. былъ доложенъ поступившій по этому дѣлу отзывъ Коммерческой Службы Московско-Казанской желѣзной дороги, отъ 22 мая за № 37000, слѣдующаго содержанія:

Никакихъ возраженій по существу противъ распространенія установленныхъ 130-мъ Общимъ Съѣздомъ новыхъ правилъ выплаты вознагражденій по уполномочіямъ для Службъ Сборовъ и на выплаты вознагражденій за недостачи и порчи не встрѣчается, но было бы только желательно выяснить, чѣмъ руководствовался Съѣздъ при установленіи правила, что уполномочія эти имѣютъ силу „ лишь въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ со дня ихъ составленія“.

Является опасеніе, что это правило создастъ ненужное стѣсненіе для претендателей и осложнитъ работу тѣхъ учрежденій, которыя даютъ и исполняютъ уполномочія. На Московско-Казанской дорогѣ издавна, болѣе 20-ти лѣтъ, по Отдѣлу претензій существуетъ порядокъ, въ силу котораго право полученія денегъ по увѣдомленіямъ („повѣстки“) ограничено годомъ со дня отсылки увѣдомленія, и несмотря на такой, срав-

нительно, значительный срокъ и несмотря на то, что срокъ этотъ имѣетъ извѣстную опору и основаніе въ Общемъ Уставѣ и въ мотивахъ къ установленію особой краткой желѣзнодорожной давности и несмотря на то, что порядокъ этотъ практикуется дорогою въ теченіе десятка лѣтъ, все же не такъ уже рѣдки случаи, чтобы деньги въ этотъ срокъ не были получены и чтобы не возбуждалось новой переписки о выдачѣ разъ уже предложенныхъ денегъ. При сокращеніи же этого срока до 4-хъ мѣсяцевъ и при установленіи правила, что теченіе срока начинается со дня составленія уполномочія, случаи неполученія денегъ по первоначальнымъ „увѣдомленіямъ", надо думать, будутъ очень нерѣдки,—въ особенности, если принять въ расчетъ краткость и необоснованность этого срока съ точки зрѣнія Общаго Устава,—и вызовутъ, слѣдуетъ думать, цѣлый рядъ повторныхъ заявленій и новой такой же переписки, начиная съ отправленія этого повторнаго заявленія дорогѣ, отъ которой получено первое уполномочіе, и кончая повтореніемъ этой первой процедуры до новаго распоряженія о выдачѣ денегъ по новому уполномочію, при чемъ нѣтъ гарантіи, что это не повторится и еще разъ снова.

Поэтому и желательно знать, какъ должны поступать далѣе дороги въ случаѣ неполученія денегъ въ теченіе 4-хъ мѣсяцевъ: *„со дня составленія уполномочія"* и чѣмъ онѣ должны мотивировать отказъ въ выдачѣ денегъ въ случаѣ предъявленія къ оплатѣ увѣдомленія по истеченіи 4-хъ мѣсяцевъ со дня дачи его.

Засимъ главная цѣль рекламаціоннаго порядка разбора претензій въ томъ и состоитъ, чтобы достигнуть соглашенія съ претендателемъ и предупредить возможность исковъ, а также и повторныхъ заявленій. Не можетъ быть сознательнаго соглашенія, когда на требованіе, напр., 200 руб., быть можетъ, тоже безъ всякаго обоснованія, съ чѣмъ дороги въ свою очередь боролись и борются, будетъ предложено, скажемъ 100 или 50 рублей безъ всякаго объясненія такого предложенія. Поэтому у дорогъ, разсматривающихъ претензіи за недостачи и порчи, издавна установился обычай въ отвѣтъ на заявленныя претензіи кратко поясняять мотивы разсчета и ихъ основанія. Въ выработанномъ Службами Сборовъ текстѣ уполномочій и увѣдомленій, въ этомъ отношеніи, по нашему мнѣнію, есть пробѣлъ, и пробѣлъ этотъ было бы желательно восполнить при распространеніи новыхъ правилъ выплаты вознагражденій по уполномочіямъ и на претензіи за недостачи и порчи.

Наконецъ, было бы кажется цѣлесообразно въ постановленіи Съѣзда о введеніи новаго порядка дачи уполномочій ясно и категорически сказать, во всѣхъ ли случаяхъ дачи уполномочій употребляются новые бланки уполномочій, такъ какъ приходилось слышать мнѣніе, что эти

бланки надлежитъ употреблять лишь въ тѣхъ случаяхъ, когда съ дорогою, которой дается уполномочіе, предварительно не велось никакой переписки по данной претензіи.

CXXXIX Общій Съѣздъ, по предварительномъ обмѣнѣ мнѣніями, не подвергая этотъ вопросъ детальному обсужденію, отложилъ таковой разсмотрѣніемъ до одного изъ слѣдующихъ очередныхъ Общихъ Съѣздовъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, постановилъ просить желѣзныя дороги о доставленіи отзывовъ по означенному вопросу, а равно и своихъ заключеній по вышеприведенному отзыву Московско-Казанской ж. дороги.

Отзывы жел. дорогъ:

О вышеизложенномъ было сообщено дорогамъ циркуляромъ отъ 10 ноября 1914 года за № 733/4992, въ отвѣтъ на который поступили отзывы дорогъ Ташкентской, Юго-Восточныхъ и Самаро-Златоустовской.

I. Начальникъ Ташкентской дороги отзывомъ, отъ 2 декабря 1914 г. за № 13/14/147590/307848, сообщилъ, что вполнѣ присоединяясь къ мнѣнію Московско-Казанской жел. дор. и находя необходимымъ удлинить срокъ, въ теченіе коего уполномочіе должно имѣть силу, до одного года, считаетъ цѣлесообразнымъ установить при этомъ порядокъ, чтобы талонъ уполномочія при уплатѣ денегъ изъ станціонной кассы оставался въ кассѣ станціи не болѣе 4-хъ мѣсяцевъ, а затѣмъ указанный талонъ представлялся бы въ подлежащую службу для храненія при дѣлахъ до истеченія годичнаго срока.

Означенные новые бланки уполномочій, по мнѣнію Начальника Ташкентской дор., надлежитъ употреблять во всѣхъ случаяхъ, когда одна дорога уполномачиваетъ другую дорогу на уплату денегъ, внѣ зависимости отъ того, велась ли или нѣтъ предварительная переписка по претензіи.

II. Правленіе Юго-Восточныхъ жел. дор. въ отзывѣ своемъ отъ 22 января 1915 г. за № 181/515 также присоединилось къ мнѣнію Московско-Казанской жел. дор., при чемъ добавило, что соображенія, высказываемыя Московско-Казанской жел. дор. слѣдуетъ признать вполнѣ правильными, такъ какъ установленный правилами четырехмѣсячный срокъ на погашеніе уполномочія дѣйствительно неудобенъ, а, главное, не имѣетъ законнаго обоснованія, противорѣча даже прямому указанію Общаго Устава, по которому для ликвидаціи претензій полагается годовой срокъ. А потому для выплаты по претензіямъ за недостачу и порчу въ правилахъ о срокѣ слѣдовало бы указать годовой срокъ.

Также вполнѣ раціонально предложеніе, чтобы въ текстѣ новыхъ уполномочій и увѣдомленій имѣлось достаточно мѣста для краткаго поясненія расчета и его основанія.

Наконецъ, по вопросу о томъ, въ какихъ случаяхъ можетъ быть посылаемо уполномочіе, Правленіе Общества полагало бы, что пользоваться этимъ бланкомъ строгой отчетности желательно во всѣхъ случаяхъ, когда только одна изъ дорогъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ груза, найдетъ нужнымъ поручить уплату денегъ по претензіи другой дорогѣ, участвовавшей въ той же перевозкѣ.

III. Отъ Начальника Самаро-Златоустовской жел. дор. поступилъ нижеслѣдующій отзывъ, отъ 20 февраля 1915 г. за № 39598:

„Признавая весьма желательнымъ распространеніе на претензіи за недостачу, порчу и утрату грузовъ установленныхъ 130-мъ Общимъ Съѣздомъ новыхъ правилъ о порядкѣ уплатъ по уполномочіямъ, на основаніи § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи (приложеніе № 58), сообщаю, что при введеніи этого порядка выплатъ необходимо точно опредѣлить тѣ именно претензіи и случаи, къ коимъ долженъ быть примѣняемъ вводимый порядокъ, такъ какъ отсутствіе объ этомъ прямыхъ указаній, несомнѣнно, можетъ создать всякаго рода недоразумѣнія и излишнюю переписку, что и наблюдается уже на нѣкоторыхъ желѣзныхъ дорогахъ по уполномочіямъ, посылаемымъ Службами и Контролями Сборовъ и для устраненія коихъ вновь вносится въ программу занятій VII Съѣзда Начальниковъ Службъ и Сборовъ вопросъ „о посылкѣ уполномочій на особо установленныхъ бланкахъ“ *).

Новый порядокъ выплатъ, по моему мнѣнію, совершенно не долженъ быть примѣняемъ въ такихъ случаяхъ, какъ, напримѣръ: 1) когда претендатель требуетъ уплаты вознагражденія не изъ желѣзнодорожной кассы, а высылкою по почтѣ (переводомъ), такъ какъ въ этомъ случаѣ сличить талонъ уполномочія съ увѣдомленіемъ и линіей разрѣза (главная цѣль, преслѣдуемая новыми правилами) практически является не осуществимымъ, и 2) когда по предъявленной претензіи въ суммѣ свыше ста руб. (пун. *в* § 150 Соглашенія) дорога назначенія, по имѣющимся въ ея распоряженіи даннымъ, полагаетъ отвѣтственными нѣсколько дорогъ по одной и той же отправкѣ. Нецѣлесообразность высылки по такого рода претензіямъ уполномочій является очевидной, если допустить, что нѣкоторыя изъ дорогъ, принявъ къ своему разсмотрѣнію претензію въ той части отвѣтственности, которая падаетъ на ихъ долю, отклонили бы таковую по существу, тогда какъ другія дороги признали бы частично претензію подлежащей удовлетворенію. Такимъ образомъ, дорога назначенія была бы поставлена въ весьма затруднительное положеніе при ликвидаціи такой претензіи, такъ какъ съ одной стороны ей не

*) Вопросъ 22-й—былъ снятъ съ программы.

предоставлено права удовлетворять по своему усмотрѣнію тѣхъ претензій, которыя отклоняются виновными дорогами по существу, и съ другой, частичная уплата вознагражденія за счетъ дорогъ, признавшихъ претензію подлежащей удовлетворенію (въ той части отвѣтственности, которая падаетъ на ихъ долю), связала бы защиту интересовъ дорогъ, въ случаѣ перехода дѣла въ судъ, а между тѣмъ, по точному смыслу и духу Соглашенія о прямомъ сообщеніи (§ 14*б*) защита въ Судѣ интересовъ дорогъ должна вестись солидарно; поэтому я полагаю, что въ указанныхъ случаяхъ вполнѣ было бы достаточно отвѣтственной дорогѣ увѣдомить (обыкновеннымъ отношеніемъ) дорогу, къ которой заявлена претензія о согласіи на уплату за ея счетъ той суммы вознагражденія, которая ею признана.

Переходя далѣе къ самой формѣ бланка уполномочія, я нахожу необходимымъ таковой дополнить слѣдующими графами:

а) на оборотѣ увѣдомленія (4 часть): „Вознагражденіе назначено по слѣдующему разсчету“, при чемъ отъ руки сообщается разсчетъ и мотивы частичнаго отклоненія претензіи; если же по претензіи будетъ предъявлено нѣсколько накладныхъ, то въ этомъ случаѣ послѣ графы: „Вознагражденіе назначено по слѣдующему разсчету“ слѣдуетъ добавить отъ руки: „согласно прилагаемыхъ разсчетовъ по столькимъ то накладнымъ.

б) въ первыхъ трехъ частяхъ уполномочія параллельно линіи разрѣза съ лѣвой стороны добавить графу: „Отвѣтъ на отношеніе отъ .....19.....г. за №.....

Эти послѣднія свѣдѣнія должны быть указаны обязательно въ томъ случаѣ, когда велась предварительная переписка; если же переписки не велось, то для устраненія всякихъ сомнѣній и недоразумѣній слова: „отвѣтъ.....“ зачеркиваются красными чернилами. Это дополненіе необходимо, въ устраненіе возможныхъ случаевъ заведенія вторично дѣлъ по претензіямъ, и

в) въ уполномочіи ниже текста добавить слово „Приложенія“, гдѣ отъ руки перечисляются приложенія, если таковыя возвращаются дорогѣ, а если полученныя отъ дороги приложенія возвращены непосредственно претендателю при увѣдомленіи, то въ такомъ случаѣ, по перечисленіи приложеній, дорога добавляетъ, что таковыя возвращены претендателю при увѣдомленіи на полученіе денегъ“.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При обсужденіи вопроса, предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, Ф. *О. Магазинѣ*, заявилъ, что на основаніи полученныхъ Совѣтомъ отзывовъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, онъ считаетъ необходимымъ высказаться противъ распространенія по-

рядка уплатъ по уполномочіямъ, установленнаго для Службъ и Контролей Сборовъ, на уплаты, производимыя Коммерческими Службами, въ виду выяснившихся недостатковъ въ установленномъ порядкѣ.

Прежде всего необходимо указать, что порядокъ посылки претендателямъ увѣдомленій одновременно съ посылкой уполномочія на дорогу уполномачиваемую, создаетъ такое положеніе, что претендатель можетъ явиться въ кассу за полученіемъ денегъ въ то время, когда эта касса еще не имѣетъ приказа на уплату. Такое положеніе, само собою, будетъ вызывать нареканія со стороны претендателей, что не желательно. Затѣмъ, срокъ на уплату денегъ почему то ограниченъ четырьмя мѣсяцами со времени составленія уполномочія. Во-первыхъ, этотъ срокъ, казалось бы, не имѣетъ никакихъ оправдывающихъ обоснованій, а во-вторыхъ, и въ настоящее время, весьма не рѣдки случаи, когда претендатели получаютъ изъ станціонныхъ кассъ деньги на пятомъ, шестомъ и т. д. мѣсяцахъ. Въ этомъ случаѣ, кромѣ неудовольствія со стороны претендателя, создается еще новая работа по составленію новаго уполномочія и приказа, т. е., повторяется первоначальная работа. Да и по Общему Уставу претендатель имѣетъ право получать деньги въ теченіе года.

Наконецъ, въ правилахъ совершенно не имѣется указаній, въ какихъ именно случаяхъ должны быть даваемы уполномочія на уплату т. е., въ тѣхъ ли только случаяхъ, когда съ дорогою уполномачиваемою никакой предварительной переписки не велось по данной претензіи, или же во всѣхъ случаяхъ производства платежа не изъ кассы дороги назначенія, разсматривающей претензію, а какой-либо другой дороги.

Если во всѣхъ случаяхъ, то, казалось бы, дорога, съ которой уже велась переписка по данной претензіи, въ курсѣ дѣла и въ особомъ уполномочіи на производство уплаты за счетъ дороги назначенія не нуждается; достаточно увѣдомить ее объ этомъ обыкновеннымъ отношеніемъ, что гораздо проще, чѣмъ составлять уполномочіе, состоящее изъ четырехъ частей, а, затѣмъ, все-таки, писать особое отношеніе съ возвращеніемъ документовъ, которые необходимо выдавать претендателю; если же уполномочія нужно давать только въ тѣхъ случаяхъ, когда никакой предварительной переписки съ дорогою уполномачиваемою по данной претензіи не велось, то эти случаи настолько рѣдки, что изъ-за нихъ, казалось бы, вовсе не слѣдуетъ вводить столь сложной работы.

Представитель Богословской дороги *М. М. Тагеръ*, на поставленный представителемъ Владикавказской жел. дороги І. П. Зайцевымъ вопросъ, чѣмъ именно была вызвана необходимость созданія правилъ объ уполномочіяхъ, объяснилъ, что вопросъ этотъ возникъ на IV Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ вслѣдствіе полученія многими же-

лѣзными дорогами отъ Средне-Азіатской жел. дороги подложныхъ уполномочій на весьма крупныя суммы. Обстоятельство это подробно изложено въ протоколѣ CXXX Общаго Съѣзда по вопросу 14-му (приложеніе 37-е). Затѣмъ, М. М. Тагеръ заявилъ, что вопросъ о томъ, на производство какихъ именно платежей должны быть даваемы уполномочія, вновь обсуждался на VIII Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ (вопр. 39-й), въ засѣданіи 8-го февраля с/г., въ протоколѣ по каковому вопросу и будетъ изложенъ взглядъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ на эту сторону дѣла. Что касается установленія 4-хъ мѣсячнаго срока на производство уплатъ, то Начальники Службъ и Контролей Сборовъ исходили, при установленіи его, изъ фактическаго положенія дѣла на дорогахъ—случаи производства платежей по истеченіи 4-хъ мѣсяцевъ крайне рѣдки, и, поэтому, IV Съѣздъ полагалъ болѣе удобнымъ, въ такихъ рѣдкихъ случаяхъ, составить второе уполномочіе, чѣмъ обязывать станцію хранить денежные документы и всегда имѣть въ наличности соотвѣтственную сумму денегъ неопредѣленное время.

Членъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ дорогъ *В. С. Зелль* высказалъ, что, считая съ своей стороны установленіе однообразнаго порядка производства уплатъ по всякимъ претензіямъ для дѣла безусловно обстоятельствомъ серьезнымъ, онъ не усматриваетъ особыхъ препятствій или затрудненій къ распространенію порядка уплатъ по уполномочіямъ и на Коммерческія Службы, такъ какъ этотъ порядокъ безусловно гарантируетъ дороги отъ возможности полученія денегъ по подложнымъ уполномочіямъ, даваемымъ нынѣ обыкновенными отношеніями. Если, можетъ быть, установленный четырехмѣсячный срокъ дѣйствительно недостаточенъ, то, по обсужденіи этого вопроса, можно будетъ опредѣлить другой срокъ; если самыя правила недостаточно ясны и опредѣленны въ отношеніи того, въ какихъ именно случаяхъ даются уполномочія, можно правила измѣнить и точно это установить; наконецъ, случаи явки претендателя на станцію за полученіемъ денегъ въ то время, когда станція еще не имѣетъ соотвѣтственнаго приказа на уплату, весьма просто могутъ быть предупреждены, путемъ напечатанія на самомъ увѣдомленіи, напримѣръ, такого указанія, что уплата будетъ произведена черезъ извѣстный срокъ, по полученіи увѣдомленія, допустимъ—20 дней. Въ этомъ отношеніи, положеніе, въ сущности, одинаково, какъ оно существуетъ и теперь—въ п. „в“ § 150-го предусмотрѣно, что „уплата денегъ претендателямъ по уполномочіямъ и порученіямъ другихъ дорогъ производится уполномоченною на то дорогою не позже истеченія 10 дней со дня полученія ею уполномочія“.

Всѣ эти разногласія и недоумѣнія, по мнѣнію В. С. Зелля могли

бы быть выяснены путемъ образованія Особой Согласительной Комис
сіи изъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ и Начальниковъ
Службъ Коммерческихъ.

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса, **Общій Съѣздъ**, имѣя въ вид
что въ скоромъ времени долженъ быть созванъ Съѣздъ Начальниковъ
Коммерческихъ Службъ, **положилъ**: представить вышеизложенное в
Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ съ просьбо
о внесеніи этого вопроса на разсмотрѣніе означеннаго Съѣзда Г
Начальниковъ Коммерческихъ Службъ.

Вопросъ 9. О пересмотрѣ постановленія CXXXVI Общаго Съѣзда по вопросу 12-му программы его занятій,—объ установленіи однообразнаго порядка телеграфныхъ сношеній станцій между собою въ тѣхъ случаяхъ, когда эти сношенія, на основаніи дѣйствующихъ правилъ, должны быть произведены за счетъ грузохозяевъ.

Изложеніе дѣла.

По означенному въ заголовкѣ вопросу, возбужденному отношеніемъ Правленія Общества Московско-Казанской жел. дор., отъ 23-го января 1914 г. за № 550/4, CXXXVI Общій Съѣздъ единогласно положилъ разъяснить дорогамъ сѣти, что въ тѣхъ случаяхъ, когда телеграфныя сношенія, на основаніи дѣйствующихъ правилъ, должны быть производимы за счетъ грузохозяевъ, сношенія эти, при нормальномъ порядкѣ, должны производиться по служебному телеграфу, безъ засвидѣтельствованія должности и лица, дающаго телеграмму, въ случаѣ же, когда у какой-либо станціи, находящейся при чужой дорогѣ, нѣтъ соглашенія о пользованіи телеграфомъ, вышеуказанныя сношенія производятся черезъ посредство правительственнаго телеграфа, но съ обязательнымъ удостовѣреніемъ должности и личности подателя телеграммы.

На представленіе о семъ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 25 сентября 1914 г. за № 17717, увѣдомилъ, что со стороны Министерствъ Путей Сообщенія и Финансовъ не имѣется возраженій противъ заключенія CXXXVI Общаго Съѣзда по означенному вопросу. Къ сему Эксплоатаціонный Отдѣлъ присовокупилъ, что согласно отзыву Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ, при осуществленіи предположенія Общаго Съѣзда по настоящему вопросу, подлежатъ соблюденію слѣдующія правила:

1) за телеграммы, передаваемыя въ качествѣ служебныхъ по проводамъ частныхъ дорогъ, надлежитъ отчислять въ пользу казны часть платы, согласно ст. 652 постановленій по телеграфной части, и

2) телеграммы, подаваемыя въ Правительственныхъ учрежденіяхъ, должны приниматься и подписи свидѣтельствоваться на общемъ основаніи.

О вышеизложенномъ было сообщено дорогамъ циркуляромъ отъ 16 октября 1914 г. за № 678/4575. Послѣ того, отъ Правленія Общества Московско-Казанской жел. дор. поступило отношеніе отъ 16 ноября 1915 года за № 10612/4, слѣдующаго содержанія:

Ссылаясь на Вашъ циркуляръ отъ 16-го октября пр. года за № 678/4575, Правленіе Общества имѣетъ честь сообщить, что требованіе пункта 1-го этого циркуляра является совершеннымъ нововведеніемъ, не согласующимся съ существующей постановкой отчисленія въ

пользу казны части платы за телеграммы, согласно ст. 652 постановленій по телеграфной части. При обычныхъ условіяхъ—въ пользу казны отчисляется слѣдуемая часть платы за всѣ тѣ телеграммы, которыя переходятъ съ желѣзнодорожнаго телеграфа на правительственный, и телеграммы эти проводятся по разсчетному журналу съ данной станціей правительственнаго телеграфа; такъ, напримѣръ: за телеграмму въ 10 словъ, за которую тарифная плата составляетъ 10×7 к. $+15$ к. $+$ $+15$ к. $=1$ руб., въ пользу казны отчисляется 70 коп., изъ оставшихся 30 к.—15 к. слѣдуетъ въ пользу Краснаго Креста и Александровскаго Комитета и 15 коп. желѣзной дорогѣ.

При отчисленіи же согласно п. 1-го циркуляра № 678—4575 отъ 16 октября пр. г. части платы за служебныя оплаченныя телеграммы, прошедшія по желѣзнодорожнымъ проводамъ, проведеніе этихъ телеграммъ по разсчетному журналу съ какой-либо станціей правительственнаго телеграфа дѣлается невозможнымъ, такъ какъ телеграммы эти не переходятъ на правительственный телеграфъ, а потому при составленіи отчетности телеграфнаго сбора является вопросъ—какому округу уплачивать отчисленіе слѣдуемой части. Кромѣ изложеннаго, не имѣется указанія, въ чью именно пользу поступаетъ оставшаяся сумма (въ данномъ примѣрѣ—15 к.)—полностью ли въ пользу дороги станціи подачи, или же ее надлежитъ какъ-либо дѣлить съ дорогами станцій назначенія.

Имѣя въ виду, что указанное въ п. 1-мъ отчисленіе является отклоненіемъ отъ существующаго порядка, несогласнымъ съ фактической обстановкой, т. е., отсутствіемъ участія правительственнаго телеграфа въ передачѣ телеграммъ, вслѣдствіе неперехода ихъ на этотъ телеграфъ,—Правленіе Общества имѣетъ часть покорнѣйше просить Васъ внести на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда вопросъ о разъясненіи постановленій CXXXVI Общаго Съѣзда по вопросу 12-му программы его занятій, въ виду указанныхъ выше недоразумѣній при его примѣненіи. (Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 28 ноября 1915 года за № 440/3476).

Сужденіе Общаго Съѣзда.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Почтово-Телеграфнаго вѣдомства В. А. Кулябко-Корецкій заявилъ, что, по ст. 308 постановленій по телеграфной части, служебными телеграммами признаются телеграммы, подаваемыя желѣзными дорогами другъ другу по надобностямъ эксплоатаціи, такъ, напримѣръ, касающіяся подвижного состава, постройки, содержанія станцій и т. п. Такъ какъ телеграммы, о коихъ идетъ рѣчь, подаются по требованію грузохозяевъ, и исключительно въ ихъ

интересахъ, то, по мнѣнію Почтово-Телеграфнаго вѣдомства, таковыя не имѣютъ характера служебнаго и должны быть разсматриваемы, какъ частныя, и слѣдовательно часть взимаемой съ нихъ платы и должна быть отчисляема въ пользу казны. Такъ поступаетъ и почта, посылая по требованію отправителя телеграммы о выдачѣ почтовыхъ отправленій такому то лицу, и не считаетъ такія телеграммы служебными, а взимаетъ съ нихъ общеустановленную плату.

Съ такимъ мнѣніемъ не согласились представители желѣзныхъ дорогъ, причемъ ими были высказаны слѣдующія сужденія:

Представитель Московской группы казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, заявилъ, что по закону къ разряду телеграммъ служебныхъ относятся телеграммы, которыя касаются административныхъ распоряженій желѣзной дороги. По ст. 78 Общаго Устава грузохозяинъ предъявляетъ дорогѣ требованіе о переадресовкѣ его груза, и такое требованіе подлежитъ незамедлительному исполненію. Если дорога находитъ, что письменныя сношенія могутъ не достигнуть цѣли, то она сносится съ подлежащими станціями по телеграфу на точномъ основаніи закона, а потому такая депеша имѣетъ служебный характеръ.

За исполненіе требованій грузохозяина установлена въ пользу дороги плата въ 1 р. 50 к., но эта плата нерѣдко не покрываетъ собою стоимости телеграммы, за которую уже никакой особой платы не полагается. Такія телеграммы, какъ вытекающія изъ обязанностей жел. дорогъ, и должны слѣдовать исключительно по желѣзнодорожному телеграфу, не могутъ быть передаваемы на правительственный и относятся къ административнымъ распоряженіямъ дороги.

Къ сему В. С. Зелль присовокупилъ, что вопросъ осложняется еще тѣмъ, что Телеграфное вѣдомество, на основаніи ст. 11 своего устава, не отвѣчаетъ за искаженіе телеграммъ и возвращаетъ лишь взысканную на нихъ плату. Между тѣмъ, желѣзныя дороги несутъ отвѣтственность и въ томъ случаѣ, когда телеграмма была искажена, а вслѣдствіе того требованіе грузохозяина не могло быть своевременно и точно исполнено.

Представитель Южной группы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Л. И. Изюмовъ, заявилъ, что прежде всего необходимо выяснить принципіальную сторону вопроса. Желѣзныя дороги ведутъ между собою переписку по предмету перевозки грузовъ вообще, а также и по заявленіямъ грузохозяевъ, касающимся различныхъ распоряженій относительно груза. Если стать на точку зрѣнія Почтово-Телеграфнаго вѣдомства, то и такую переписку, пересылаемую служебнымъ порядкомъ, слѣдовало бы считать частною, и переписку оплачивать почтовыми марками. Слѣдовательно, центръ тяжести вопроса не въ томъ, идетъ ли корреспонденція, вызван-

ная требованіями грузохозяина, съ поѣздомъ или по телеграфу, а въ томъ, представляетъ ли такая переписка частную или служебную корреспонденцію. Желѣзныя дороги всегда признавали такую переписку служебною, административною и иначе и не могли на нее смотрѣть, такъ какъ отношенія желѣзныхъ дорогъ съ грузохозяевами регулируются закономъ—Общимъ Уставомъ, дающимъ грузохозяину право пользоваться въ тѣхъ или иныхъ случаяхъ услугами желѣзныхъ дорогъ по исполненію ими того или другого порученія. При другомъ взглядѣ на дѣло приходилось бы перестроить всю систему сношеній желѣзныхъ дорогъ между собою по тѣмъ или инымъ вопросамъ, связаннымъ съ перевозкою грузовъ. Представитель Почтоваго вѣдомства указывалъ далѣе, что предлагаемый вѣдомствомъ порядокъ основанъ на законѣ, но и проектируемый желѣзными дорогами порядокъ не случайно установленъ, а имѣетъ подъ собою также вполнѣ законное основаніе. Что касается указанія представителя Почтово-Телеграфнаго вѣдомства о томъ, что вѣдомство это считаетъ частными телеграммами только подаваемыя дорогами по требованію грузохозяина и слѣдовательно обслуживающія только его интересы, то съ этимъ указаніемъ также нельзя согласиться. Телеграммы такія въ большинствѣ случаевъ не требуются грузохозяевами, а посылаются дорогою отъ одной желѣзнодорожной станціи къ другой по собственной иниціативѣ, въ видахъ необходимости скорѣйшаго исполненія требованій, какъ напр., въ случаѣ требованія переадресовки или продажи съ аукціона скоропортящагося груза, когда письменныя сношенія могутъ не достигнуть цѣли. Слѣдовательно, дорога, прибѣгая къ сношеніямъ по телеграфу, ограждаетъ тѣмъ не только интересы грузохозяина, но и свои собственные, предотвращая тѣмъ свою отвѣтственность передъ грузохозяиномъ за неисполненіе или несвоевременное исполненіе его законныхъ требованій, исходящихъ изъ договора о перевозкѣ. Такія телеграммы представляютъ собою чисто административныя распоряженія дорогъ и никоимъ образомъ не могутъ быть признаваемы частными.

Представитель Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, заявилъ, что отчисленіе въ пользу казны части платы за подаваемыя по требованію грузохозяина телеграммы производится лишь въ томъ случаѣ, когда телеграммы почему либо переходятъ на правительственный телеграфъ. Но когда депеша передается исключительно по желѣзнодорожному проводу, а въ такомъ случаѣ она имѣетъ характеръ служебной депеши, вызванной требованіями эксплоатаціи, то, казалось бы, къ какому либо отчисленію части платы за телеграмму въ пользу казны нѣтъ достаточныхъ основаній. Притомъ такія служебныя телеграммы для

жел. дорогъ обязательны въ силу Общаго Устава и другихъ дѣйствующихъ постановленій. Такъ, напр., при требованіи грузохозяина, основанномъ на ст. 78 Общаго Устава, дорога обязана дать служебную телеграмму станціи назначенія груза и всѣмъ передаточнымъ до нея станціямъ. Хотя при этомъ желѣзная дорога получаетъ съ грузохозяина плату, но эта плата взимается собственно не за телеграмму, а за всю совокупность услугъ, оказываемыхъ дорогою грузохозяину по исполненію его требованія. При этомъ можетъ случиться, что и въ телеграммѣ надобности не встрѣтится, но можетъ быть и такой случай, когда стоимость телеграммы превыситъ всю опредѣленную за услугу плату. Поэтому, если Почтово-Телеграфное вѣдомство будетъ настаивать на своемъ требованіи, то придется, какъ это было уже указано, пересмотрѣть весь вопросъ о платѣ за услуги и, быть можетъ, выдѣливъ изъ нея плату, причитающуюся желѣзной дорогѣ собственно за исполненіе порученія, требовать съ грузохозяина особую плату за телеграмму. Затѣмъ является еще вопросъ, которому изъ почтовыхъ учрежденій подлежатъ передачѣ указанныя отчисленія.

Представитель Владикавказской дороги, І. П. Зайцевъ, соглашаясь съ высказанными представителями желѣзныхъ дорогъ мнѣніями, заявилъ, что дорога, въ силу закона, не имѣетъ права отказать грузохозяину въ исполненіи его требованія и должна къ тому принять всякія возможныя мѣры, т. е., предпринять для сего всѣ административныя распоряженія, и, если найдетъ нужнымъ,—прибѣгнуть къ содѣйствію своего телеграфа а потому такая телеграмма ни въ какомъ случаѣ не можетъ быть признана телеграммою частною.

Присутствовавшіе въ засѣданіи представители промышленности М. Н. Селиховъ и І. Ю. Залѣскій, заявили, что данный вопросъ затрагиваетъ и интересы промышленности въ значительной мѣрѣ. Законъ даетъ право грузохозяину дѣлать распоряженія относительно груза по телеграфу, если же телеграммы должны проходить по правительственному телеграфу, то представляется рискъ въ томъ, что требованія грузохозяина могутъ быть исполнены неправильно, чѣмъ и будетъ ему нанесенъ ущербъ. Поэтому и необходимо, чтобы такія телеграммы признавались административными, и въ этомъ отношеніи названные представители вполнѣ раздѣляютъ высказанныя представителями желѣзныхъ дорогъ мнѣнія.

Представитель Почтово-Телеграфнаго вѣдомства В. А. Кулябко-Корецкій заявилъ, что онъ остается при ранѣе высказанномъ мнѣніи относительно частнаго характера разсматриваемыхъ телеграммъ, тѣмъ болѣе, что разъ за телеграмму взимается съ грузохозяина плата, а за

письменныя сношенія никакой платы не взимается, то телеграмма эта не можетъ быть причислена къ служебной, а должна считаться частною, и, какъ таковая,—подлежитъ оплатѣ съ отчисленіемъ платы, установленной въ пользу казны. Что касается затѣмъ опасенія за послѣдствія искаженія телеграммы, въ случаѣ передачи ея на правительственный проводъ, то слѣдуетъ имѣть въ виду, что такіе случаи могутъ имѣть мѣсто крайне рѣдко, и, кромѣ того, едва ли дорога будетъ признаваема отвѣтственною за послѣдствія искаженія телеграммы почтовымъ учрежденіемъ, и потому высказываемое опасеніе едва ли имѣетъ подъ собою существенное основаніе.

Что касается возбужденнаго вопроса о томъ, кому должны быть передаваемы отчисленія за частныя телеграммы, то вопросъ этотъ не требуетъ особаго обсужденія, такъ какъ желѣзная дорога имѣетъ постоянные разсчеты съ ближайшимъ Телеграфнымъ Округомъ, которому и надлежитъ передавать причитающіяся казнѣ отчисленія.

По дальнѣйшемъ обсужденіи дѣла и принявъ во вниманіе, что установленная за исполненіе требованія грузохозяина плата въ 1 руб. 50 коп. взимается не за телеграмму, которой могло и не потребоваться, а за всю совокупность услугъ желѣзной дороги по исполненію заявленнаго ей требованія, Общій Съѣздъ единогласно призналъ телеграммы, подаваемыя дорогами по своимъ проводамъ для исполненія требованій грузохозяевъ, телеграммами административными (служебными).

За признаніе такихъ телеграммъ служебными имѣются слѣдующіе доводы: 1) что телеграммы эти подаются начальниками станціи, а не грузохозяевами, по заявленію послѣднихъ объ остановкѣ, возвращеніи или перемѣнѣ направленія груза, а заявленіе это вытекаетъ изъ 78 статьи Общаго Устава, налагающей на желѣзную дорогу извѣстныя обязательства къ грузохозяину и необходимость распоряженій къ ихъ исполненію—въ видѣ ли подачи телеграммы или какимъ либо инымъ способомъ; 2) что въ пользу признанія такихъ телеграммъ служебными говоритъ то, что онѣ не имѣютъ опредѣленнаго адреса, такъ какъ неизвѣстно, какая станція будетъ въ состояніи сдѣлать по нимъ исполненіе, почему онѣ и адресуются на нѣсколько станцій своей или чужихъ дорогъ по пути направленія груза. То уже, что телеграмма должна въ своемъ прохожденіи держаться по пути слѣдованія груза, что вызываетъ необходимость направленія ея по проводамъ желѣзной дороги,—указываетъ на служебность ея.

Въ своемъ заявленіи представитель Почтово-Телеграфнаго вѣдомства, В. А. Кулябко-Корецкій, дѣлаетъ ссылку на статью 308 постановленій по телеграфной части. Эта статья изложена въ краткой редакціи; въ

ней упоминается вообще о телеграммахъ по служебнымъ сношеніямъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, но болѣе опредѣленныя указанія имѣются въ Соглашеніи о прямомъ сообщеніи, гдѣ въ Отдѣлѣ V, глава I, о взаимномъ пользованіи телеграфомъ, въ § 196, въ коемъ содержится перечисленіе служебныхъ телеграммъ, между прочимъ, касающихся перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ, претензій вытекающихъ изъ таковой перевозки, и пр.

Равнымъ образомъ, подведеніе подаваемыхъ дорогами по своимъ проводамъ подъ ст. 652 постановленій по телеграфной части, какъ то полагаетъ представитель Почтово-Телеграфнаго вѣдомства, едва ли можно счатать соотвѣтствующимъ редакціи этой статьи, въ которой говорится объ отчисленіи платы за переходящія со станцій частныхъ желѣзныхъ дорогъ на правительственную телеграфную сѣть телеграммы и обратно.

Поэтому надлежитъ признать, что за телеграммы, передаваемыя исключительно по желѣзнодорожнымъ проводамъ, дороги должны быть освобождены отъ обязательнаго отчисленія части ихъ стоимости въ пользу казны, такъ какъ на это не имѣется основаній ни въ телеграфномъ уставѣ, ни въ постановленіяхъ по телеграфной части.

По изложеннымъ основаніямъ **Общій Съѣздъ** единогласно **положилъ** признать телеграммы, подаваемыя дорогами по своимъ проводамъ, для исполненія требованій грузохозяевъ, телеграммами административными (служебными) и ходатайствовать объ освобожденіи этихъ телеграммъ, передаваемыхъ исключительно по желѣзнодорожнымъ проводамъ, отъ обязательнаго отчисленія части ея стоимости въ пользу казны.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 10. О томъ, вправѣ ли Московско-Казанская желѣзная дорога отказаться отъ производства переразсчетовъ съ Забайкальской желѣзной дорогой по перевозкамъ грузовъ Почтоваго Вѣдомства, въ періодъ войны съ Японіей въ суммѣ 10.940 р. 57 коп.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предписаніемъ отъ 14 іюня 1908 года за № 8819, увѣдомилъ Начальника Забайкальской жел. дороги, что по соглашенію между Министерствами Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ *почтовыя перевозки*, совершенныя въ періодъ войны съ Японіей по Сибирской и Забайкальской дорогамъ съ воинскими поѣздами, признаны неподлежащими оплатѣ. Поэтому долги, числящіеся къ 1 іюля 1906 года за Иркутскимъ Почтово-Телеграфнымъ Округомъ въ суммѣ 491.669 р. 71 к. и за X Отдѣломъ перевозки почтъ въ суммѣ 310.091 р. 24 к. слѣдуетъ списать со счетовъ.

Затѣмъ, на представленіе Начальника Забайкальской ж. д. о томъ что причитающіяся дорогамъ слѣдованія суммы за перевозки почтовыхъ грузовъ уже отчислены имъ, сроки же на производство переразсчетовъ по § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи истекли, Эксплоатаціонный Отдѣлъ, предложеніемъ отъ 2 октября 1908 г. за № 24253, увѣдомилъ Начальника Забайкальской дороги, что, несмотря на истеченіе сроковъ, обусловленныхъ § 162 Соглашенія о прям. сообщ., *истребовать* отъ дорогъ слѣдованія ихъ доли, въ суммѣ 801.760 р. 95 к., неуплаченной Почтовымъ Вѣдомствомъ за перевозки почты въ военное время, такъ какъ такое обратное истребованіе вызывается совершенно исключительными обстоятельствами, которыхъ Соглашеніе о прям. сообщ. не могло предвидѣть.

Въ случаѣ отказовъ дорогъ возмѣстить эту сумму, вопросъ долженъ быть внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда.

При послѣдовавшихъ со стороны Забайкальской ж. д. переразсчетахъ, со ссылкою на вышеуказанное предложеніе Эксплоатаціоннаго Отдѣла за № 24253, Московско-Казанская ж. д. отказалась изъявить согласіе на возвратъ полученныхъ ею 10.940 р. 57 к., мотивируя отказъ свой тѣмъ, что изъ полученной копіи предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ Начальнику Забайкальской жел. дороги отъ 2 октября 1908 года за № 24253 видно, что послѣднее не служитъ окончательнымъ основаніемъ для дорогъ слѣдованія для возврата удерживаемыхъ дорогою наначенія суммъ съ пропускомъ срока, установленнаго § 162 Соглашенія

о прямомъ сообщеніи, но лишь предоставляетъ право Забайкальской жел. дор. внести дѣло на обсужденіе Общаго Съѣзда.

Вслѣдствіе изложеннаго, Начальникъ Забайкальской жел. дор., отношеніемъ на имя Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 10/11 іюля 1913 г. за № 20302/28415 и просилъ о внесеніи настоящаго вопроса на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда. (Цирк. Зав. дѣлами Общ. Съѣзда отъ 9 сентября 1913 г. № 754/2882).

Въ настоящемъ засѣданіи Съѣзда, представителемъ Московско-Казанской жел. дороги Г. Г. Кобылинскимъ была доложена подробная объяснительная записка по сему дѣлу, заключающая въ себѣ слѣдующее:

„Въ октябрѣ и ноябрѣ 1905 года прослѣдовали по Московско-Казанской ж. дорогѣ отправки большой скорости по накладнымъ Москва—Иркутскъ, по которымъ перевозилась почта.

За означенныя отправки Забайкальская ж. дорога своевременно въ іюнѣ и іюлѣ 1906 года произвела расчетъ, уплативъ Московско-Казанской ж. дор. деньги по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты въ суммѣ ***10.940 руб. 57 коп.***

Впослѣдствіи по счету за апрѣль 1909 года, т. е. спустя около 4-хъ лѣтъ послѣ совершенія перевозки и 3 лѣтъ послѣ производства расчета, Забайкальская ж. дорога удержала обратно уплаченныя деньги со ссылкою на предписаніе Управленія жел. дорогъ отъ 2-го октября 1908 года за № 24253 и 14-го іюня 1908 года за № 8819.

Удержаніе это было нами своевременно опротестовано на основаніи § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи отношеніемъ 5-го октября 1909 г. за № 8115/31382.

На это Забайкальская ж. дорога отношеніемъ отъ 29-го декабря 1909 года за № 69889 отказала въ возвратѣ денегъ со ссылкою на то, что удержаніе произведено съ пропускомъ срока вслѣдствіе уничтоженія документовъ.

На это отношеніе нами было 5 апрѣля 1910 г. № 2482 и 12 апрѣля 1910 г. за № 2751/12222 сообщено, что Московско-Казанская ж. дорога не можетъ согласиться на удержаніе денегъ съ пропускомъ срока, каковой долженъ соблюдаться, согласно постановленію 100-го Общаго Съѣзда по вопросамъ 25 и 26-му, во всѣхъ случаяхъ и что почта перевозилась съ большою скоростью за плату, установленную временными правилами о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Забайкальская ж. дорога вновь отказала въ возвратѣ денегъ отно-

шеніемъ отъ 26 мая 1910 года за № 83180 со ссылкой на выш еуказанное предписаніе Управленія ж. дорогъ за № 24253.

Московско-Казанская ж. дорога отношеніемъ отъ 4-го сентября 1910 года за № 6197/27887 указала, что изъ имѣющейся копіи отношенія Управленія ж. дорогъ за № 8819, на которое ссылалась Забайкальская ж. дорога при удержаніи денегъ, видно, что безплатная перевозка почты распространяется лишь на дороги Сибирскую и Забайкальскую и при томъ, въ томъ случаѣ, если почта перевозилась съ воинскими поѣздами, но не касается другихъ дорогъ сѣти.

Забайкальская ж. дорога отношеніемъ отъ 24 ноября 1910 года за № 986 отвѣтила отказомъ въ возвратѣ денегъ съ просьбой выслатч копію нашего отношенія за № 6197/27887.

При отношеніи отъ 15-го января 1911 года за № 236/1651 нами была послана просимая копія и вновь подтверждено наше требованіе.

Забайкальская ж. дорога отношеніемъ отъ 4 февраля 1911 года за № 8728 отказала въ возвратѣ по мотивамъ, изложеннымъ въ отношеніи за № 83180.

На это Московско-Казанская ж. дорога отношеніемъ отъ 25 февраля 1911 года за № 1398/6641 сообщила, что съ удержаніемъ согласиться не можетъ и посылаетъ запросъ въ Управленіе ж. дорогъ.

Отношеніемъ отъ 24 февраля 1911 года за № 1399/6567 мы просили Управленіе ж. дорогъ о понужденіи Забайкальской ж. дороги о возвратѣ неправильно удержанныхъ денегъ.

Управленіе жел. дорогъ отношеніемъ отъ 16 февраля 1912 года а № 3527 разъяснило, что за почтовыя перевозки Забайкальская ж. дорога удержала деньги на основаніи предложенія Управленія ж. дорогъ отъ 2-го октября 1908 года за № 24253, а не на основаніи предложенія Коммерческой части Управленія ж. дорогъ отъ 4 іюня 1908 года за № 8819; при этомъ отношеніи была приложена копія предложенія за № 24253.

Получивъ отвѣтъ отъ Управленія ж. дорогъ, Московско-Казанская ж. дорога сообщила Забайкальской отношеніемъ 27-го февраля 1912 года за № 1191/7023, что на возвратъ денегъ она изъявить согласія не можетъ, такъ какъ изъ полученной копіи предложенія Управленія ж. дорогъ за № 24253 видно, что послѣднее не служитъ окончательнымъ основаніемъ для дорогъ слѣдованія для возврата денегъ съ пропускомъ срока по § 162 Соглашенія, но лишь представляетъ, при несогласіи дорогъ на удержаніе, право Забайкальской ж. дорогѣ внести это дѣло на обсужденіе Общаго Съѣзда представителей русскихъ жел. дорогъ.

Отношеніемъ отъ 14 іюля 1912 года за № 23406 Забайкальская

ж. дорога сообщила, что отвѣтъ будетъ данъ по полученіи оттиска протокола засѣданій Расчетной Коммиссіи, состоявш. 15—20 февраля 1912 года, согласно постановленію 117 Общаго Съѣзда по вопросу 32-му о расчетахъ, произведенныхъ Забайкальскою жел. дорогой съ пропускомъ срока.

Обѣщаннаго отвѣта мы долго не получали, почему было послано три ускоренія 5 сентября 1912 г. № 4381/27415, 24 ноября 1912 г. № 5884/36375 и 21 марта 1913 года № 1525/9342.

На наше послѣднее ускореніе за № 1525/9342 Забайкальская ж. дорога сообщила, что вопросъ о суммѣ 10.940 руб. 57 коп., удержанныхъ съ пропускомъ срока, по § 162 Соглашенія по отправкамъ почты внесенъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

Къ сему необходимо присовокупить, что изъ предложенія Управленія ж. дорогъ отъ 14 іюня 1908 года за № 8819 видно, что по соглашенію между Министерствами Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Государственнаго Контроля почтовыя перевозки, совершенныя въ періодъ войны съ Японіей по Сибирской и Забайкальской ж. дорогамъ съ воинскими поѣздами, признаны неподлежащими оплатѣ, а предложеніемъ Управленія жел. дорогъ отъ 2-го октября 1908 года за № 24253 на имя г-на Начальника Забайкальской ж. дороги предлагалось, несмотря на истеченіе сроковъ по § 162 Соглашенія, истребовать отъ дорогъ слѣдованія ихъ доли, такъ какъ обратное истребованіе вызывается совершенно исключительными обстоятельствами, которыхъ Соглашеніе о прямомъ сообщеніи не могло предвидѣть.

Изъ вышеизложеннаго видно, что для проведенія подобнаго удержанія по учетнымъ вѣдомостямъ путемъ перерасчетовъ не было никакихъ основаній, а таковое должно быть урегулировано путемъ особаго соглашенія подвѣдомственныхъ учрежденій съ Обществами тѣхъ дорогъ, коихъ касалось подобное удержаніе; взглядъ этотъ подтверждается и Управленіемъ жел. дорогъ, такъ какъ означеннымъ предложеніемъ за № 24253 предлагалось лишь истребовать съ дорогъ ихъ доли, и въ случаѣ отказа дорогъ возмѣстить суммы вопросъ долженъ быть внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда".

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Ф. О. Магазингъ, огласивъ происходившую по настоящему дѣлу переписку между Министерствами Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ, Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ (см. приложеніе), съ своей стороны, признавалъ, что Забайкальская желѣзная дорога, по существу, не могла иначе поступить въ данномъ случаѣ, какъ удержать обратно съ Московско-Казанской дороги уплаченныя

уже ей за почтовыя перевозки 10.940 руб. 57 коп., такъ какъ, не удержавъ этихъ денегъ и не получая ничего за почтовыя перевозки отъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, ей пришлось бы уплатить эту сумму Московско-Казанской дорогѣ изъ своихъ собственныхъ средствъ, каковыхъ въ распоряженіи Забайкальской жел. дороги, какъ казенной, само собою, не имѣлось. При этомъ Ф. О. Магазингъ высказалъ, что Забайкальская дорога допустила нѣкоторую неосторожность въ разсматриваемомъ случаѣ лишь въ томъ отношеніи, что уплатила причитавшуюся Московско-Казанской дорогѣ сумму за почтовыя перевозки ранѣе истребованія и полученія таковой отъ Почтоваго вѣдомства, а затѣмъ, на основаніи предложенія Управленія желѣзныхъ дорогъ о признаніи Министерствами почтовыхъ перевозокъ въ періодъ войны съ Японіей безплатными, удержала съ Московско-Казанской дороги уплаченную ей сумму за эти перевозки, но уже съ пропускомъ установленныхъ Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи сроковъ. Это обстоятельство и дало Московско-Казанской жел. дорогѣ поводъ требовать отъ Забайкальской дороги возврата этой суммы, какъ неправильно удержанной,—съ пропускомъ установленнаго Соглашеніемъ срока. Если бы даже и признать, что Московско-Казанская жел. дорога имѣетъ право на полученіе платежей за эти почтовыя перевозки, независимо отъ состоящагося Соглашенія между Министерствами о признаніи таковыхъ безплатными, то, если бы Забайкальской желѣзной дорогѣ обстоятельство это было извѣстно въ то время, когда она производила разсчеты съ дорогами слѣдованія, Московско-Казанской жел. дорогѣ ничего не было бы уплачено, и въ такомъ случаѣ дорога эта не имѣла бы никакихъ основаній предъявлять требованіе къ Забайкальской дорогѣ объ уплатѣ причитающейся ей суммы, а для возстановленія своихъ правъ ей пришлось бы входить въ сношенія съ Министерствами. По существу и при настоящемъ положеніи дѣла, т. е., при уплатѣ Забайкальскою желѣзною дорогою Московско-Казанской причитавшейся ей по разсчету платы за перевозку почты, а затѣмъ обратномъ удержаніи, для Московско-Казанской жел. дороги вопросъ отнюдь не измѣняется,—если Правленіе означенной дороги считаетъ, что оно должно получить вышеприведенную сумму 10.940 руб. 57 коп., то и въ настоящее время оно должно предъявить соотвѣтственное объ этомъ требованіе Министерству Внутреннихъ Дѣлъ или даже Министерству Путей Сообщенія, но отнюдь не къ Забайкальской дорогѣ, которая поступила совершенно правильно на основаніи предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 14-го іюня 1908 года за № 8819, не исполнить которое она не имѣла права.

Представитель Московско-Казанской жел. дороги Г. Г. Кобылинскій считалъ, однако, съ своей стороны, отвѣтственной въ данномъ случаѣ Забайкальскую желѣзную дорогу по слѣдующимъ соображеніямъ:

1. Въ предписаніи Управленія желѣзныхъ дорогъ Начальнику Забайкальской жел. дороги, отъ 14 іюня 1908 года за № 8819, говорится о состоявшемся между Министерствами соглашеніи считать почтовыя перевозки безплатными, совершенныя съ *воинскими поѣздами*, тогда какъ перевозки, о которыхъ идетъ рѣчь, совершались съ поѣздами большой скорости;

2. Въ томъ же предписаніи говорится, что это касается только перевозокъ, совершенныхъ съ воинскими поѣздами по Сибирской и Забайкальской жел. дорогамъ, и ничего не говорится о дорогѣ Московско-Казанской;

3. Вопросъ о Московско-Казанской дорогѣ возникъ лишь въ іюлѣ мѣсяцѣ 1908 года, когда Начальникъ Забайкальской дороги, въ представленіи отъ 23-го іюля за № 103259, сообщилъ Управленію желѣзныхъ дорогъ, что на истребованіе отъ дорогъ слѣдованія уплаченныхъ имъ Забайкальскою дорогою за эти почтовыя перевозки суммъ истекъ срокъ, предусмотрѣнный § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи. На это представленіе Управленіе желѣзныхъ дорогъ указало Начальнику Забайкальской жел. дороги, что, несмотря на истеченіе сроковъ, предусмотрѣнныхъ § 162 Соглашенія, суммы эти, тѣмъ не менѣе, должны быть истребованы, и въ томъ случаѣ, если дороги откажутъ возмѣстить таковыя, вопросъ долженъ быть внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда. Слѣдовательно, Забайкальская жел. дорога должна была войти лишь въ переписку съ Московско-Казанскою дорогою на предметъ полученія согласія на обратное удержаніе суммы 10.940 руб. 57 коп. и лишь по полученіи такого согласія произвести соотвѣтственный переразсчетъ; Забайкальская же дорога поступила наоборотъ,—она сначала удержала, съ Московско-Казанской дороги уплаченную ей и фактически причитающуюся сумму, а затѣмъ, уже послѣ весьма длительной переписки, внесла вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда лишь въ 1913 году, отношеніемъ отъ 11-го іюля за № 20302/28415.

Если бы Забайкальская жел. дорога въ точности исполнила предписаніе Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 2-го октября 1908 года за № 24253, то въ настоящее время этотъ вопросъ былъ бы въ совершенно иномъ положеніи, чѣмъ онъ оказался,—требовалось бы лишь изыскать источникъ, путемъ соотвѣтственной переписки между Министерствами, на возмѣщеніе Забайкальской жел. дорогѣ суммы 10940 р. 57 к., своевременно и правильно уплаченной ею Московско-Казанской

жел. дорогѣ, а не обсуждать нынѣ, по истеченіи 10-ти лѣтъ со времени совершенія перевозокъ, вопросъ о возмѣщеніи Московско-Казанской дорогѣ неполученныхъ ею, или, вѣрнѣе, своевременно полученныхъ, но потомъ отобранныхъ обратно денегъ, совершенно законно ей причитающихся.

Присутствовавшіе въ засѣданіи представители другихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ единогласно высказались за право Московско-Казанской желѣзной дороги на полученіе вышеуказанныхъ 10.940 р. 57 к.; причемъ представитель Троицкой жел. дор. В. П. Скачко отмѣтилъ, что изъ всей оглашенной переписки между Министерствами по этому дѣлу усматривается, что вопросъ касался исключительно лишь дорогъ казенныхъ—Забайкальской и Сибирской, а какъ только выяснилось, что въ перевозкахъ этихъ принимала участіе и Московско-Казанская дорога, то Управленіе желѣзныхъ дорогъ, предписавъ Начальнику Забайкальской дороги все-таки истребовать уплаченную сумму, тѣмъ не менѣе оговорилось, что въ случаѣ несогласія на обратное удержаніе, въ виду пропуска срока, установленнаго § 162 Соглашенія, вопросъ долженъ быть внесенъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда. Слѣдовательно, Забайкальская жел. дорога, удержавъ съ Московско-Казанской вышеуказанную сумму до рѣшенія вопроса на Общемъ Съѣздѣ, тѣмъ самымъ превысила данныя ей Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ полномочія и потому является отвѣтственной передъ Московско-Казанской дорогой.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской дороги Ю. А. Лэмпицкій высказалъ, что самый фактъ обратнаго удержанія Забайкальскою жел. дорогою съ Московско-Казанской, по существу совершенно правильно уплаченной ей, въ свое время, суммы 10940 руб. 57 коп., правильно это было съ точки зрѣнія толкованія предписанія Управленія желѣзныхъ дорогъ или неправильно, можно бы отнести къ обстоятельствамъ второстепеннымъ; основной же вопросъ въ настоящемъ дѣлѣ Ю. А. Лэмпицкій усматривалъ въ томъ, что вопреки правилъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи, въ разсматриваемомъ случаѣ, Московско-Казанской жел. дорогѣ нанесенъ имущественный вредъ, несмотря на протесты этой дороги, что, независимо отъ состоявшагося соглашенія между Министерствами о признаніи почтовыхъ перевозокъ въ періодъ войны съ Японіей безплатными, казалось бы отнюдь не можетъ касаться Московско-Казанской жел. дороги, такъ какъ нарушеніе ея имущественныхъ правъ путемъ переписокъ между Министерствами, по закону, не можетъ быть допускаемо. Въ данномъ случаѣ весь вопросъ сводится лишь къ тому, кто долженъ ходатайствовать о возстановленіи Московско-Казанской жел. дороги въ ея правахъ по отношенію къ вышеуказанной

суммѣ неправильно удержанный Забайкальскою жел. дорогою, т. е., Московско-Казанская ли дорога или Забайкальская. По мнѣнію Ю. А. Лэмпицкаго, это должно составить обязанность Забайкальской жел. дороги, а Московско-Казанской должно быть предоставлено право обратнаго удержанія этой суммы съ Забайкальской путемъ переразсчетовъ.

Члены Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, считая съ своей стороны дѣйствія Забайкальской жел. дороги все-таки правильными, указали, что выраженіе въ перепискѣ между Министерствами, а также и въ предписаніи Управленія желѣзныхъ дорогъ Начальнику Забайкальской жел. дороги о признаніи неподлежащими оплатѣ почтовыхъ перевозокъ, совершенныхъ „съ воинскими поѣздами", нельзя понимать буквально. Это выраженіе употреблено только потому, что во время войны съ Японіей, на Восточныхъ дорогахъ—Забайкальской, Сибирской, Самаро-Златоустовской—были въ обращеніи почти исключительно воинскіе поѣзда. Затѣмъ, должно имѣть въ виду, что на Сибирской жел. дорогѣ существуютъ особые воинскіе поѣзда большой скорости. Наконецъ, что касается указанія въ перепискѣ лишь на двѣ дороги—Сибирскую и Забайкальскую, то это произошло только потому, что эти дороги были дорогами назначенія и ими были предъявлены счета Почтовому вѣдомству; самая сумма требованія Забайкальской дороги къ Почтовому вѣдомству около милліона рублей уже показываетъ, что дѣло идетъ не о мѣстныхъ перевозкахъ по этой только дорогѣ.

Въ конечномъ результатѣ соглашенія между представителями казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ не послѣдовало, причемъ, представители казенныхъ дорогъ полагали, что если допустить необязательность послѣдовавшаго соглашенія по настоящему дѣлу между Министерствами для Московско-Казанской желѣзной дороги и, такимъ образомъ, этой дорогѣ причитается получить за вышеуказанныя превозки Почтоваго вѣдомства по тарифу плату, то во всякомъ случаѣ сумма 10.940 руб. 57 коп. не можетъ быть отнесена на счетъ Забайкальской желѣзной дороги, которая произвела съ Московско-Казанскою жел. дорогою перезачетъ въ исполненіе прямого предложенія Управленія желѣзныхъ дорогъ, не исполнить котораго эта дорога не могла.

Представители же частныхъ желѣзныхъ дорогъ находили, что ни въ перепискѣ между Министерствами, ни въ распоряженіи Управленія желѣзныхъ дорогъ указанія о безплатной перевозкѣ грузовъ Почтоваго вѣдомства по всѣмъ желѣзнымъ дорогамъ, въ томъ числѣ и по Московско-Казанской вовсе не содержится, а говорится только о двухъ казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ—Сибирской и Забайкальской,—и даже напротивъ, когда выяснилось участіе въ этихъ перевозкахъ Московско-Казанской

желѣзной дороги, то Управленіе желѣзныхъ дорогъ предложило Начальнику Забайкальской желѣзной дороги, отъ 2-го октября 1908 года за № 24253, при несогласіи Московско-Казанской дороги на обратное удержаніе уплаченныхъ уже ей 10.940 руб. 57 коп., въ виду пропуска срока по § 162 Соглашенія, внести вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда; Забайкальская же дорога, вопреки этому предложенію, сначала произвела съ Московско-Казанской дороги удержаніе указанной суммы, а затѣмъ уже внесла вопросъ въ Общій Съѣздъ.

Въ виду сего представители частныхъ желѣзныхъ дорогъ признавали, что нынѣ Московско-Казанской жел. дорогѣ должно быть предоставлено право обратнаго удержанія съ Забайкальской желѣзной дороги суммы 10.940 руб. 57 коп. путемъ обыкновенныхъ переразсчетовъ; вопросъ же о возмѣщеніи этой суммы Забайкальской жел. дорогѣ долженъ составить заботу Управленія этой дороги.

Изложенное представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Приложеніе къ вопросу 10-му CXLVIII Общаго Съѣзда.

Копія отношенія Начальника Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ отъ 21-го іюля 1905 г. № 30462. Въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Начальникъ VII-го Отдѣла перевозки почтъ, отъ 16 сего іюля телеграфировалъ, что Сибирская и Забайкальская желѣзныя дороги безъ предупрежденія мѣстныхъ почтовыхъ начальниковъ, отказались пропускать товарные вагоны съ почтовымъ грузомъ, слѣдовавшіе въ общеустановленномъ порядкѣ при документахъ почтовыхъ учрежденій, предъявивъ требованіе о составленіи на эти вагоны еще желѣзнодорожныхъ накладныхъ; причемъ одиннадцать вагоновъ съ почтою, по распоряженію желѣзнодорожныхъ агентовъ, отцѣплены отъ поѣздовъ и задержаны въ Челябинскѣ.

Затѣмъ, въ телеграммѣ отъ 19-го іюля тотъ же Начальникъ Отдѣла объяснилъ, что упомянутое свое требованіе дороги основываютъ на первомъ пунктѣ временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, приравнивая въ данномъ случаѣ почтовую кладь къ частнымъ грузамъ малой скорости, и что отцѣпки прибывающихъ въ Челябинскъ почтово-товарныхъ вагоновъ отъ скорыхъ и отъ воинскихъ поѣздовъ продолжаются.

По этому поводу, въ дополненіе къ личному объясненію въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ чиновника особыхъ порученій Строгонова, считаю необходимымъ увѣдомить:

Въ первомъ пунктѣ означенныхъ правилъ, коимъ предусмотрѣна безплатная перевозка почтъ во всѣхъ безъ исключенія пассажирскихъ поѣздахъ, оговорено, что перевозка почтовыхъ грузовъ въ поѣздахъ товарныхъ производится за опредѣленную плату. Но если требованіе названныхъ дорогъ о составленіи накладныхъ на отправляемые въ дѣйствующую армію почтовые грузы имѣетъ цѣлью примѣнить къ нимъ означенную оговорку, то подобное толкованіе слѣдуетъ признать совершенно неправильнымъ, ибо условіе о платѣ, какъ это ясно выраженъ въ правилахъ, относится только къ почтовымъ перевозкамъ въ товарныхъ поѣздахъ, а не въ товарныхъ вагонахъ вообще и не можетъ, конечно, распространяться на тѣ товарные вагоны, которые предоставляются подъ почту въ пассажирскихъ поѣздахъ взамѣнъ отвода для нея, согласно тѣхъ же правилъ (п.п. 2 и 4), въ классномъ вагонѣ каж-

даго изъ сихъ поѣздовъ спеціальныхъ помѣщеній въ три сажени длиною или же особыхъ отдѣленій.

Перевозка почтовой клади на театръ войны въ особомъ вагонѣ со скорыми поѣздами установлена была распоряженіемъ Г. Министра Путей Сообщенія; такія же перевозки въ товарныхъ вагонахъ съ поѣздами: почтовыми, пассажирскими, товаро-пассажирскими и воинскими устанавливались по соглашенію Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ съ Управленіями желѣзныхъ дорогъ и Военныхъ Сообщеній и при томъ безъ какихъ-либо особыхъ условій объ измѣненіи существующаго порядка составленія путевыхъ документовъ на перевозимыя почты. Поэтому, всякимъ въ настоящемъ дѣлѣ перемѣнамъ, если бы онѣ и признавались дѣйствительно необходимыми, должно бы предшествовать разсмотрѣніе и разрѣшеніе сихъ вопросовъ тѣми же центральными управленіями. Равнымъ образомъ, и въ томъ случаѣ, если пропускъ товарныхъ вагоновъ съ почтою по линіямъ Сибирской и Забайкальской дорогъ съ перечисленными выше поѣздами оказывается нынѣ, послѣ полуторагодовой практики, почему-либо затруднительнымъ для сихъ дорогъ, то управленіямъ послѣднихъ слѣдовало бы, казалось, сдѣлать предварительно соотвѣтствующее о томъ заявленіе для своевременныхъ распоряженій объ отправленіи почтъ, вмѣсто такихъ вагоновъ, въ упомянутыхъ особыхъ помѣщеніяхъ или отдѣленіяхъ вагоновъ пассажирскихъ, а не производить, по непосредственному усмотрѣнію, отцѣпки отъ поѣздовъ нагруженныхъ почтою вагоновъ и не задерживать ихъ въ пути, съ предъявленіемъ почтово-телеграфному вѣдомству совершенно неожиданныхъ требованій.

Во всякомъ случаѣ, записи отправляемыхъ почтъ, кромѣ установленныхъ дѣйствующими правилами почтовыхъ документовъ, еще по особымъ желѣзнодорожнымъ накладнымъ, составленіе коихъ ни закономъ ни правилами не предусмотрѣно, могли бы повести лишь къ новымъ осложненіямъ въ вопросѣ о своевременномъ передвиженіи почтовыхъ грузовъ на театръ военныхъ дѣйствій и несомнѣнно вызвали бы замедленіе въ пересылкѣ туда корреспонденціи послѣ того, какъ дѣло это, не безъ значительныхъ затрудненій, урегулировалось.

По изложеннымъ соображеніямъ и усматривая изъ доставленныхъ мнѣ справокъ, что со стороны Управленій желѣзныхъ дорогъ и Военныхъ Сообщеній распоряженія о составленіи желѣзнодорожныхъ накладныхъ на почтовые грузы не было, я нахожу предъявленныя Сибирскою и Забайкальскою дорогами требованія объ этомъ ни на чемъ неосновательными, а такія дѣйствія, какъ отцѣпка и задержка вагоновъ съ почтою, неправильными.

Сообщая объ этомъ Управленію желѣзныхъ дорогъ, имѣю честь покорнѣйше просить не отказать въ распоряженіи по телеграфу о немедленномъ возстановленіи нормальнаго движенія почтъ по названнымъ линіямъ и о послѣдующемъ почтить увѣдомленіемъ, въ возможно непродолжительномъ времени.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія отношенія Управленія желѣзныхъ дорогъ (по коммерческой части) отъ 19/20 августа 1905 г. № 33142. Въ Главное Управленіе почтъ и телеграфовъ.

Вслѣдствіе отношенія, отъ 21 іюля с. г. за № 30.462, по вопросу объ отцѣпкахъ и задержкахъ почтовыхъ вагоновъ, отправленныхъ на Дальній Востокъ съ товарными и воинскими поѣздами, въ виду требованія составленія на оные накладныхъ и уплаты денегъ за перевозки, Управленіе жел. дорогъ имѣетъ честь увѣдомить, что распоряженіе объ отправкѣ задержанныхъ до настоящаго времени вагоновъ сдѣлано.

Что же касается существа настоящаго вопроса, то въ § 1 Временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ указано, что почта перевозится въ пассажирскихъ поѣздахъ безплатно, а въ товарныхъ съ платою по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты. Засимъ въ §§ 2, 3, 4 и 5 указано, что для перевозки почты желѣзныя дороги должны отводить въ пассажирскихъ поѣздахъ особыя отдѣленія пассажирскихъ вагоновъ, и что почтовое вѣдомство можетъ имѣть свои вагоны, движеніе которыхъ въ такомъ случаѣ также совершенно безплатно. На практикѣ, вмѣсто отвода отдѣленій въ пассажирскихъ вагонахъ, по соглашенію между желѣзными дорогами и почтовымъ вѣдомствомъ иногда въ пассажирскіе поѣзда ставятся товарные вагоны съ почтою за замками почтоваго вѣдомства, которые перевозятся по документамъ почтоваго вѣдомства безплатно и безъ составленія желѣзнодорожныхъ накладныхъ.

Все вышеизложенное относится лишь исключительно до перевозки почты въ почтовыхъ, пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ поѣздахъ. Въ тѣхъ же случаяхъ, когда почтовая корреспонденція перевозится въ товарныхъ поѣздахъ, къ разряду коихъ отнесены и воинскіе поѣзда, то вступаетъ въ силу п. б § 1, устанавливающій перевозку почты за плату съ составленіемъ на эту перевозку желѣзнодорожныхъ документовъ.

Такимъ образомъ, уже съ чисто формальной стороны дѣла, обжалованныя Главнымъ Управленіемъ почтъ и телеграфовъ дѣйствія Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ, потребовавшихъ составленія желѣзнодорожныхъ документовъ и уплаты денегъ за перевозку товар-

ныхъ вагоновъ съ почтою, слѣдовавшихъ съ воинскими поѣздами, являются въ дѣйствительности правильными.

При этомъ необходимо принять въ вниманіе еще то обстоятельство, что желѣзныя дороги обременены перевозками на Дальній Востокъ казенныхъ военныхъ и желѣзнодорожныхъ грузовъ, что всѣ вагоны, отправленные туда съ товарными поѣздами находятся на строгомъ учетѣ, и потому включеніе въ поѣздъ вагоновъ, сверхъ перевозимыхъ по составленнымъ уже заранѣе планамъ, является совершенно невозможнымъ.

Сами желѣзныя дороги ограничили до минимальныхъ размѣровъ пріемъ къ перевозкѣ съ товарными поѣздами частныхъ грузовъ и вовсе прекратили пріемъ къ перевозкѣ грузовъ съ пассажирскими поѣздами, въ цѣляхъ предоставленія возможности прицѣплять къ этимъ поѣздамъ большее количество вагоновъ съ казеннымъ грузомъ и помѣщать часть такового также и въ багажныхъ вагонахъ.

Предоставлять при такихъ условіяхъ, помимо прицѣпки почтовыхъ или товарныхъ съ почтовымъ грузомъ вагоновъ ко всѣмъ пассажирскимъ и скорымъ поѣздамъ, отправляемымъ на Дальній Востокъ, еще и прицѣпку такихъ же вагоновъ къ воинскимъ и товарнымъ поѣздамъ, не взимая за перевозку ихъ предусмотрѣнной п. б § 1 Временныхъ Правилъ въ пользу желѣзныхъ дорогъ платы, Управленіе желѣзныхъ дорогъ находитъ совершенно невозможнымъ.

Въ виду сего Управленіе желѣзныхъ дорогъ проситъ Главное Управленіе съ своей стороны сдѣлать распоряженіе о томъ, чтобъ въ случаѣ необходимости прицѣпки товарныхъ вагоновъ съ корреспонденціей къ товарнымъ воинскимъ поѣздамъ, отправляемымъ на Дальній Востокъ, на таковые составлялись желѣзнодорожные документы, а сами эти вагоны включались въ планы перевозки, составляемые Сибирскимъ распредѣлительнымъ бюро, причемъ за перевозку почтовой клади въ этихъ поѣздахъ должна уплачиваться плата согласно п. б § 1 Временныхъ Правилъ, о внесеніи каковой платы также за уже перевезенные съ товарными поѣздами вагоны Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь просить сдѣлать распоряженіе.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія отношенія Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Главное Управленіе почтъ и телеграфовъ. отъ 11-го ноября 1905 г. № 1256. Господину Министру Путей Сообщенія.

Въ іюлѣ и августѣ мѣсяцахъ текущаго года Сибирская и Забайкальская желѣзныя дороги, безъ предупрежденія мѣстныхъ почтовыхъ началь-

никовъ, отказались пропускать товарные вагоны съ почтовыми грузами, слѣдовавшими на театръ войны и въ Сибирь въ общеустановленномъ порядкѣ, при документахъ почтовыхъ учрежденій, предъявивъ неожиданно требованіе о составленіи на эти вагоны еще особыхъ желѣзнодорожныхъ накладныхъ; при чемъ вагоны съ почтою, по распоряженію желѣзнодорожныхъ агентовъ, отцѣплялись отъ поѣздовъ и задерживались въ пути. *Послѣдствіемъ этого было скопленіе огромнаго количества означенныхъ вагоновъ сначала въ Челябинскѣ и на ст. Иннокентьевской, а затѣмъ въ Иркутскѣ, гдѣ, наприм., къ сентябрю мѣсяцу число ихъ достигало 53-хъ.*

Разгрузка столь значительнаго числа вагоновъ для разбора и дальнѣйшаго отправленія почтовой клади, несмотря на принимавшіяся экстренныя къ тому мѣры, вызвала, съ одной стороны, весьма продолжительное замедленіе почтъ, пересылавшихся въ дѣйствующую армію, а съ другой—жалобы тѣхъ же вышеназванныхъ дорогъ на стѣсненіе неразгруженными вагонами станціонныхъ путей.

Объ устраненіи неправильныхъ въ данномъ случаѣ распоряженій мѣстнаго желѣзнодорожнаго начальства и о возстановленіи нормальнаго передвиженія почтовыхъ грузовъ по Сибирской и Забайкальской линіямъ Главное Управленіе почтъ и телеграфовъ обращалось въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, которое отношеніемъ за № 33142 увѣдомило, что требованіе о составленіи особыхъ накладныхъ на товарные вагоны съ почтою, пропускаемые съ воинскими поѣздами, представляется правильнымъ, такъ какъ документы эти необходимы для исчисленія въ пользу желѣзныхъ дорогъ платы за перевозку почтъ съ означенными поѣздами.

Такое заключеніе Управленіе дорогъ основываетъ на томъ, что, согласно существующихъ правилъ изд. 1873 года, перевозка почтъ производится безплатно лишь въ поѣздахъ: почтовыхъ, пассажирскихъ и товаро-пассажирскихъ, въ тѣхъ же случаяхъ, когда почтовая кладь отправляется съ поѣздами товарными, къ разряду которыхъ названнымъ Управленіемъ причисляются и воинскіе поѣзда, долженъ примѣняться п. 1-й тѣхъ же правилъ, обусловливающій плату за перевозимыя почты по $^{1}/_{18}$ коп. съ пуда и версты. Кромѣ того, будучи обременены разнаго рода перевозками на Дальній Востокъ, желѣзныя дороги поставлены въ необходимость ограничивать и даже вовсе прекращать пріемъ на поѣзда частныхъ грузовъ, а при такихъ условіяхъ предоставлять безплатно для почты особые товарные вагоны признается невозможнымъ. Поэтому Управленіе дорогъ въ упомянутомъ своемъ отношеніи проситъ дать почтовымъ мѣстамъ указаніе о необходимости составленія желѣзнодорожныхъ документовъ на товарные вагоны съ почтою и теперь же распорядиться внесеніемъ платы за перевезенные уже въ нихъ почтовые грузы.

Съ приведеннымъ взглядомъ на дѣло нельзя согласиться въ виду слѣдующихъ соображеній:

Озабочиваясь скорѣйшею пересылкою корреспонденціи на театръ военныхъ дѣйствій, Главное Управленіе почтъ и телеграфовъ никогда не просило объ отправленіи туда вагоновъ съ почтою въ составѣ поѣздовъ товарныхъ, а входило съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ соглашеніе о прицѣпкѣ тѣхъ вагоновъ исключительно лишь къ поѣздамъ почтовымъ, пассажирскимъ и товаро-пассажирскимъ. Если же означенные вагоны стали впослѣдствіи отправляться еще и съ воинскими поѣздами, то это зависѣло уже не отъ почтово-телеграфнаго вѣдомства, а отъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, не признавшихъ для себя возможнымъ обслуживать почтовыя потребности безъ посредства поѣздовъ воинскихъ. При этомъ, однако, ни предварительно установленія такого порядка, ни въ теченіе годовой его практики, желѣзнодорожными управленіями и агентами не дѣлалось никакихъ заявленій относительно платы за перевозку почтъ въ товарныхъ вагонахъ, а равно и о составленіи на нихъ, кромѣ почтовыхъ документовъ, еще особыхъ накладныхъ. Что касается, въ частности, Забайкальской дороги, то линія эта съ самаго начала войны находилась въ завѣдываніи военнаго начальства, а потому тотъ или иной порядокъ передвиженія по ней почтовыхъ грузовъ уже совсѣмъ не могъ зависѣть отъ распоряженій почтово-телеграфнаго вѣдомства, съ которымъ и само Управленіе дорогъ не считало возможнымъ входить въ какое-либо по сему предмету соглашеніе, разъ дѣло касалось названной линіи.

Затѣмъ, приравнивать къ числу товарныхъ поѣздовъ поѣзда воинскіе и примѣнять къ послѣднимъ содержащееся въ правилахъ указаніе о платѣ за перевозку почтъ, нѣтъ никакихъ основаній, ибо при изданіи сихъ правилъ, опредѣляющихъ условія почтовыхъ перевозокъ въ порядкѣ обычнаго желѣзнодорожнаго движенія и вовсе не предусматривающихъ исключительныхъ обстоятельствъ военнаго времени, имѣлись, конечно, въ виду обыкновенные товарные поѣзда, а не тѣ воинскіе поѣзда, съ коими экстренно отправляются войсковыя части и разнаго рода грузы для потребностей дѣйствующей арміи.

Наконецъ, указанія на испытываемыя желѣзными дорогами затрудненія по перевозкамъ на Дальній Востокъ ничего не разъясняютъ въ вопросѣ о тѣхъ основаніяхъ, по которымъ предъявляется дорогами требованіе о платѣ за перевозку почтъ. Во всякомъ случаѣ, если желѣзныя дороги, во избѣжаніе встрѣтившихся для нихъ затрудненій, перешли между прочимъ къ отправленію почтовой клади, вмѣсто пассажирскихъ поѣздовъ, съ поѣздами болѣе медленнаго хода—воинскими, то это

отвѣтило интересамъ не почтово-телеграфнаго вѣдомства, а самихъ же этихъ дорогъ, предоставивъ имъ большую возможность къ ускоренной перевозкѣ пассажировъ и частныхъ грузовъ предпочтительно передъ почтою.

Въ виду сего и принимая во вниманіе, что по закону (ВЫСОЧАЙШЕ утвержд. 9 января 1873 г. времен. прав. о перевозкѣ почтъ по желѣздорогамъ), перевозка почтъ во всѣхъ поѣздахъ, за исключеніемъ товарныхъ, должна производиться безплатно, и что поэтому по смѣтѣ Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ никакихъ на сей предметъ средствъ не ассигнуется, надлежитъ признать, что предъявленныя къ почтово-телеграфному вѣдомству требованія какъ относительно платы за перевозимыя почты, такъ и о составленіи на нихъ особыхъ накладныхъ, удовлетворенію не подлежатъ.

Сообщая объ изложенномъ, *имѣю честь покорнѣйше просить, не признаете ли, Ваше Превосходительство, возможнымъ, согласно 22 ст. упомянутыхъ правилъ о перевозкѣ почтъ, разъяснить Управленію желѣзныхъ дорогъ возникшее въ семъ дѣлѣ недоразумѣніе и не отказать въ распоряженіи о томъ, чтобы мѣстными желѣзнодорожными агентами не допускались впредь, по ихъ усмотрѣнію, отцѣпки и задержки вагоновъ съ почтою подобно тому, какъ это было на Сибирской и Забайкальской дорогахъ, допустившихъ столь произвольныя дѣйствія въ отношеніи срочныхъ почтовыхъ грузовъ, пересылавшихся въ дѣйствующую армію.*

О послѣдующемъ благоволите почтить увѣдомленіемъ.

(Подлинно за надлежащими подписями).

Копія отношенія Государственнаго Контроля. Департаментъ Желѣзнодорожной Отчетности, отъ 26-го іюня 1907 г. № 6401. Въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе сообщенія Контроля Сибирской желѣзной дороги о задержкѣ уплаты 79.752 руб. по счетамъ за перевозки по Сибирской желѣзной дорогѣ въ 1905 и 1906 г.г., совершенныя по требованіямъ Управленій почтово-телеграфныхъ округовъ Омскаго, Томскаго и Иркутскаго, Департаментъ Желѣзнодорожной Отчетности обратился къ Главному Управленію Почтъ и Телеграфовъ съ просьбой о скорѣйшей уплатѣ причитающихся Сибирской желѣзной дорогѣ суммъ.

Въ отвѣтъ на это Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ увѣдомило Департаментъ, что перевозки очты по Сибирской и Забайкальской желѣзнымъ дорогамъ во вермя военныхъ дѣйствій съ Японіей, не подлежатъ оплатѣ, такъ какъ а) согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержден

нымъ 9 января 1873 года Временнымъ Правиламъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ; перевозки эти оплачиваются лишь при условіи совершенія ихъ съ товарными поѣздами, б) почтово-телеграфное вѣдомство никогда не просило объ отправленіи на Дальній Востокъ вагоновъ съ почтой въ составѣ поѣздовъ товарныхъ, а входило съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ въ соглашеніе о прицѣпкѣ тѣхъ вагоновъ исключительно лишь къ поѣздамъ почтовымъ, пассажирскимъ и товаро-пассажирскимъ, и в) перевозки, за которыя Забайкальская и Сибирская дороги требуютъ уплаты, были совершены съ воинскими поѣздами, что зависѣло отъ самихъ желѣзныхъ дорогъ, не признавшихъ для себя возможнымъ обслуживать почтовыя потребности безъ посредства поѣздовъ воинскихъ. Къ этому Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ присовокупило, что Управляющій Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, отношеніемъ отъ 11 ноября 1905 года за № 1256, сообщилъ Министру Путей Сообщенія, что всѣ предъявленныя къ почтово-телеграфному вѣдомству требованія Сибирской и Забайкальской желѣзныхъ дорогъ объ уплатѣ за перевезенныя почты съ воинскими поѣздами, въ виду изложенныхъ соображеній, удовлетворенію не подлежатъ.

Вслѣдствіе сего Департаментъ Желѣзнодорожной Отчетности имѣетъ честь просить Управленіе желѣзныхъ дорогъ не отказать увѣдомить Департаментъ, какое послѣдовало заключеніе со стороны Министерства Путей Сообщенія на вышеупомянутое отношеніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ по вопросу объ уплатѣ Сибирской и Забайкальской дорогамъ за перевозки для почтово-телеграфнаго вѣдомства.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія отношенія Управленія Желѣзныхъ Дорогъ. Эксплоатаціонный Отдѣлъ, отъ 28/31 августа 1907 года № 22252. Въ Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ.

Начальникомъ Забайкальской желѣзной дороги были представлены Почтовому вѣдомству счета за перевозки почтъ, совершенныя въ военное время въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ, на основаніи п. 1 Правилъ перевозки почтъ на сумму до одного милліона рублей.

Такъ какъ Почтовое вѣдомство задерживало уплату денегъ, Начальникъ Забайкальской дороги обратился въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ просьбой о понужденіи Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ къ скорѣйшей уплатѣ денегъ.

На сдѣланное по сему сношеніе, Главное Управленіе отвѣтило, что перевозка почтъ въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ производилась

Управленіемъ Забайкальской дороги, вмѣсто перевозки почтъ въ пассажирскихъ поѣздахъ, въ которыхъ таковая перевозка должна была бы совершаться безплатно безъ требованія объ этомъ со стороны почтоваго вѣдомства. А поэтому Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ не считаетъ себя обязаннымъ платить за вышеозначенныя перевозки.

Препровождая при семъ какъ копію означеннаго отношенія Главнаго Управленія, отъ 12 іюня с. г. за № 28.802, такъ и копію первоначальнаго отношенія отъ 11 ноября 1905 г. за № 1256, на которое имѣется ссылка въ позднѣйшихъ отношеніяхъ. Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь просить Департаментъ не отказать въ сообщеніи заключенія по этому вопросу.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія отношенія Министерства Финансовъ. Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ, отъ 7-го Сентября 1907 г. № 7661. Въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе отношенія, отъ 28/31 августа сего года за № 22.252, по вопросу объ оплатѣ Почтовымъ вѣдомствомъ Забайкальской жел. дорогѣ за перевозки почтъ, совершенныя въ военное время въ товарныхъ и воинскихъ поѣздахъ, счетовъ на сумму до одного милліона рублей, Департаментъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ имѣетъ честь увѣдомить Управленіе желѣзныхъ дорогъ, что, въ виду соображеній по сему вопросу Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ, изложенныхъ въ препровожденныхъ при помянутомъ отношеніи копіяхъ отношеній указаннаго Управленія, отъ 12 іюня сего года за № 28802 и отъ 11 ноября 1905 г. за № 1256, Департаментъ, съ своей стороны, не находилъ бы достаточныхъ основаній настаивать на требованіи отъ Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ уплаты Забайкальской жел. дорогѣ денегъ за вышеупомянутыя перевозки почтъ.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія отношенія Государственнаго Контроля. Департамента Желѣзнодорожной Отчетности, отъ 12-го мая 1908 г. № 4847. Въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ.

Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ, сообщивъ Департаменту Желѣзнодорожной Отчетности въ отношеніи отъ 20 сентября прошлаго года за № 24090 о тѣхъ соображеніяхъ, въ силу которыхъ Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ отказываетъ въ уплатѣ Сибирской и Забайкаль-

ской желѣзнымъ дорогамъ за почтовыя перевозки въ періодъ минувшей войны съ Японіей, совершенныя съ воинскими поѣздами, просило заключенія Департамента по этому вопросу.

По мнѣнію Управленія Желѣзныхъ Дорогъ, согласованному съ Департаментомъ Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ въ виду приведенныхъ Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ соображеній не имѣется достаточныхъ основаній къ дальнѣйшимъ настояніямъ объ уплатѣ Сибирской и Забайкальской дорогамъ за вышеупомянутыя почтовыя перевозки.

По разсмотрѣніи этого вопроса Департаментомъ Желѣзнодорожной Отчетности обращено вниманіе на нижеслѣдующее.

Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ въ числѣ приведенныхъ имъ доводовъ въ обоснованіе отказа въ уплатѣ за перевозки приводитъ, между прочимъ, то обстоятельство, что почтово-телеграфныя учрежденія, пользующіяся правомъ выбора поѣздовъ для почтовыхъ перевозокъ, не дѣлали никакихъ заявленій Управленіямъ Забайкальской и Сибирской дорогъ, чтобы данныя перевозки совершены были не съ пассажирскими поѣздами, что безспорно дѣлало бы эти перевозки безплатными, а съ другими какими-либо поѣздами, при каковомъ условіи могъ бы возникать вопросъ объ оплатѣ этихъ перевозокъ. Такимъ образомъ, дѣйствительное прослѣдованіе данныхъ перевозокъ съ поѣздами воинскими совершалось помимо желанія учрежденій почтово-телеграфнаго вѣдомства, между тѣмъ такой порядокъ прослѣдованія и послужилъ единственнымъ основаніемъ начисленія желѣзными дорогами платы за эти перевозки.

Находя вышеприведенныя соображенія Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ заслуживающими уваженія, Департаментъ Желѣзнодорожной Отчетности, со своей стороны, полагалъ бы признать почтовыя перевозки, совершенныя въ періодъ войны съ Японіей по Сибирской и Забайкальской дорогамъ съ воинскими поѣздами, неподлежащими оплатѣ.

Сообщая о такомъ своемъ заключеніи въ отвѣтъ на отношеніе Управленія Желѣзныхъ Дорогъ отъ 20 сентября прошлаго года за № 24090, Департаментъ Желѣзнодорожной Отчетности вмѣстѣ съ тѣмъ имѣетъ честь просить Управленіе Желѣзныхъ Дорогъ не отказать увѣдомить Департаментъ, какія по сему послѣдуютъ со стороны Управленія Желѣзныхъ Дорогъ распоряженія по Управленіямъ Сибирской и Забайкальской дорогъ на предметъ ознакомленій Департаментомъ съ этими распоряженіями мѣстныхъ Контролей этихъ дорогъ.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія предложенія Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 14-го іюня 1908 г. за № 8819. Начальнику Забайкальской жел. дороги.

Въ дополненіе къ предложенію отъ 2 мая 1907 года за № 3139, Эксплоатаціонный Отдѣлъ имѣетъ честь увѣдомить, что по соглашенію между Министерствами Путей Сообщенія, Внутреннихъ Дѣлъ и Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ почтовыя перевозки, совершенныя въ періодъ войны съ Японіей по Сибирской и Забайкальской дорогамъ съ воинскими поѣздами, признаны неподлежащими оплатѣ. Поэтому долги, числящіеся къ 1 іюля 1906 года за Иркутскимъ Почтово-Телеграфнымъ Округомъ въ суммѣ 491.669 руб. 71 коп. и за X Отдѣломъ перевозки почтъ въ суммѣ 310.091 р. 24 к. слѣдуетъ списать со счетовъ.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія представленія Начальника Забайкальской желѣзной дороги, отъ 23-го іюля 1908 г. № 103259. Въ Управленіе Желѣзныхъ дорогъ.

Вслѣдствіе предложенія отъ 14 іюня с. г. за № 8819 о списаніи со счетовъ Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства задолженности за перевозки почты, совершенныя въ періодъ войны съ Японіей, Управленіе дороги имѣетъ честь доложить слѣдующее:

Почтовое Вѣдомство *не только въ періодъ войны* съ Японіей, но и все послѣдующее время предъявляетъ по направленію на Сибирскія дороги къ перевозкѣ почту въ такомъ количествѣ, которое не можетъ быть перевезено въ одномъ почтовомъ или замѣняющемъ его товарномъ вагонѣ, предоставляемомъ въ почтово-пассажирскомъ или товаро-пассажирскомъ поѣздѣ, что вызываетъ необходимость погрузки почты въ товарные вагоны и *составленіе дорожныхъ документовъ*. За эти-то перевозки Забайкальская дорога вынуждена производить разсчетъ съ казенными и частными дорогами слѣдованія. Поэтому по балансу на 1 января с. г. долгъ Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства возросъ до суммы 1.012.891.86. Докладывая изложенное, Управленіе дороги имѣетъ честь покорнѣйше просить указаній по слѣдующимъ вопросамъ: 1) За счетъ какого источника списать со счета Почтово-Телеграфнаго Вѣдомства долгъ по 1 іюля 1906 года въ суммѣ 801.760. руб. 95 к., и 2) Какъ разсматривать остальную задолжность того же Вѣдомства въ суммѣ 211.130 р. 91 к. по перевозкамъ съ іюля 1906 г. по 1 января 1908 года, а также и перевозки, совершаемыя тѣмъ же порядкомъ и нынѣ, такъ

какъ по всѣмъ счетамъ, предъявляемымъ Начальнику X Отдѣла перевозки почтъ, поступаютъ отказы въ оплатѣ за неимѣніемъ кредита. Съ своей стороны Управленіе дороги обязывается доложить, что затребовать отъ дорогъ слѣдованія сумму 801.760 р. 95 коп., уплаченную имъ по взаимнымъ разсчетамъ до 1 іюля 1906 года, не представляется возможнымъ за истеченіемъ сроковъ, обусловленныхъ § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.—

(Подлинное за надлежащими подписями).

Копія предложенія Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 2-го октября 1908 года за № 24253, Начальнику Забайкальской желѣзной дороги.

Вслѣдствіе представленія отъ 23 іюля с. г. за № 103259, Управленіе Желѣзныхъ дорогъ проситъ Ваше Превосходительство, несмотря на истеченіе сроковъ, обусловленныхъ § 162 Соглашенія о прям. сообщ., истребовать отъ дорогъ слѣдованія ихъ доли, въ суммѣ 801760 р. 95 к., не уплаченной Почтовымъ Вѣдомствомъ за перевозки почты въ военное время, такъ какъ такое обратное истребованіе вызывается совершенно исключительными обстоятельствами, которыхъ Соглашеніе о прям. сообщ. не могло предвидѣть.

Въ случаѣ отказовъ дорогъ возмѣстить эту сумму, вопросъ долженъ быть внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда.

Что касается вопроса о дальнѣйшей задолженности Почтоваго Вѣдомства, то по таковому сдѣлано сношеніе съ Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ и о послѣдующемъ, Ваше Превосходительство будете увѣдомлены.

(Подлинное за надлежащими подписями).

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 11 а) О возмѣщеніи дорогамъ прибытія рогатаго скота ущерба, вызываемаго простоемъ вагоновъ въ теченіе предусмотрѣннаго § 15 Ветеринарно-Санитарныхъ Правилъ 17-го іюля 1912 г. № 20305/14241, четырнадцатидневнаго срока, когда вагоны эти не могутъ быть поданы подъ нагрузку и б) О порядкѣ возмѣщенія жел. дор. расходовъ по простою вагоновъ, задержанныхъ подъ дезинфекціей, въ случаяхъ несвоевременнаго полученія отъ Ветеринарнаго надзора извѣщенія о необходимости дезинфекціи, а также и другихъ убытковъ, наносимыхъ жел. д. въ такихъ случаяхъ, какъ, напримѣръ, по непроизводительному пробѣгу зараженныхъ вагоновъ, по перегрузкѣ изъ нихъ товаровъ въ вагоны незараженные, по порчѣ товаровъ, вслѣдствіе нагрузки ихъ въ зараженные вагоны и т. п.

Указанные въ заголовкѣ вопросы возбуждены Правленіемъ О-ва Московско-Казанской жел. дороги и разсматривались первоначально на CXVII Общемъ Съѣздѣ. Такъ какъ въ то время Министерствомъ Путей Сообщенія были выработаны и введены въ дѣйствіе новыя санитарныя правила, измѣнявшія постановку дѣла дезинфекцированія вагоновъ послѣ перевозки рогатаго скота и живности, то названный Общій Съѣздъ оставилъ оба вопроса открытыми, до выясненія опыта примѣненія этихъ правилъ на практикѣ. Затѣмъ, Правленіе названной дороги сообщило, что недоразумѣнія, подавшія поводъ къ возбужденію вопросовъ, не устраняются и новыми правилами, въ виду чего дѣло было доложено CXXXI Общему Съѣзду. Означенный Съѣздъ, принявъ въ соображеніе заинтересованность въ вопросѣ объ убыткахъ, связанныхъ дезинфекціей вагоновъ, вообще всѣхъ дорогъ, перевозящихъ скотъ въ большомъ количествѣ, постановилъ запросить, предварительно рѣшенія вопроса, отзывы по существу таковаго отъ дорогъ слѣдованія рогатаго скота.

Необходимыя данныя подлежали доставленію черезъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и Предсѣдателя Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, причемъ въ отвѣтахъ дорогамъ предложено было дать свѣдѣнія о томъ:

А) Сколько было случаевъ задержки вагоновъ, съ 1-го января по 1 декабря 1913 г., послѣ перевозки въ нихъ рогатаго скота и живности, для провѣтриванія на станціи въ теченіе 2-хъ недѣль.

1) Какой отъ сего дорога понесла убытокъ и какъ она его урегулировала.

Б) Были ли случаи требованія ветеринарнаго надзора о необходимости производства дезинфекціи вагоновъ уже послѣ того, какъ они были очищены и обеззаражены на промывочной станціи и ушли съ таковой.

1) Какъ было поступлено съ этими вагонами.

2) Какой убытокъ понесла отъ сего дорога и какъ она его урегулировала.

Въ доставленныхъ затѣмъ отзывахъ дороги сообщили: Богословская, Владикавказская, Гербы-Кѣлецкая, Ейская, Московско-Виндаво-

Рыбинская, Московско-Кіево-Воронежская и Юго-Восточная, что какъ случаевъ задержки вагоновъ для 2-хъ недѣльнаго провѣтриванія, такъ и требованій ветеринарнаго надзора уже послѣ того, какъ вагонъ ушелъ съ промывочной станціи—на названныхъ дорогахъ не наблюдалось.

На Рязанско-Уральской жел. дорогѣ было всего подъ дезинфекціей 47 вагоновъ, общій простой коихъ въ карантинѣ составилъ 626 дней.

Изъ указаннаго числа вагоновъ—14 поступили въ карантинъ уже послѣ пріема ихъ съ Московско-Казанской жел. дороги, получившей заявленіе ветеринарнаго надзора о производствѣ дезинфекціи послѣ того, какъ вагоны ушли съ ея станціи. Причитающееся за задержку этихъ вагоновъ вознагражденіе было получено съ послѣдней дороги частью деньгами, частью натурой, путемъ зачета вагоннаго долга.

Простой остальныхъ вагоновъ, прибывшихъ со станцій Рязанско-Уральской дороги, имѣлъ мѣсто, главнымъ образомъ, въ лѣтнее время, когда недостатка въ подвижномъ составѣ не было, почему и вызванный этимъ простоемъ убытокъ надлежитъ считать несущественнымъ.

Кромѣ того, изъ общаго числа поступившихъ съ Московско-Казанской ж. дороги вагоновъ, 20 вагоновъ было передано Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ до полученія отъ Моск.-Казанской ж. дороги увѣдомленія о потребности производства дезинфекціи вагоновъ.

Московско-Казанская жел. дорога увѣдомила, что по 1 ноября 1913 г. было задержано на станціи Бойня для дезинфекціи и провѣтриванія 197 вагоновъ; подлежали дезинфекціи и задержкѣ на другихъ станціяхъ Московско-Казанской и прочихъ жел. дорогъ 403 вагона, ушедшихъ со станціи Бойня, вслѣдствіе поздняго поступленія къ начальнику названной станціи заявленій ветеринарнаго надзора о зараженности скота.

Слѣдовательно, за первые 10 мѣсяцевъ имѣли мѣсто 600 случаевъ задержки, а принявъ во вниманіе, что продолжительность задержки составляетъ 14 дней,—общая задержка выразится въ 8.400 вагоно-дняхъ. Приблизительный общій убытокъ, опредѣляемый, примѣрно, въ соотвѣтствіи съ установленной платой за каждый недоданный при обмѣнѣ вагонъ (3 руб. въ сутки), составитъ 25200 руб.

Къ изложенному Московско-Казанская жел. дорога присовокупила, что за задержку подъ дезинфекціей вагоновъ на прочихъ дорогахъ, эти послѣднія предъявляютъ счета, въ оплатѣ коихъ Московско-Казанская дорога отказываетъ, находя себя въ данномъ случаѣ неотвѣтственною, такъ какъ отправленіе вагоновъ непродезинфекцированными происходитъ вслѣдствіе позднихъ увѣдомленій ветеринарнаго надзора о зараженности скота.

Однако, въ XXXIII Технической Коммиссіи споръ между дорогами

Московско-Казанской и Рязанско-Уральской по такому дѣлу (в. 98) былъ рѣшенъ въ пользу Рязанско-Уральской жел. дор.

За 1913 г. въ службу Движенія Московско-Казанской дороги поступило подобныхъ счетовъ на 228 р. и въ виду отказа въ ихъ оплатѣ, возможно ожидать, что дѣла объ этомъ снова поступятъ въ Техническую Коммиссію.

Казенными желѣзными дорогами были доставлены нижеслѣдующія данныя:

Шестнадцать дорогъ сообщили, что случаевъ простоя вагоновъ подъ дезинфекціей или вывѣтриваніемъ не наблюдалось или таковые не регистрировались.

На Николаевской жел. дорогѣ находилось подъ 14-ти дневнымъ провѣтриваніемъ 1032 вагона. Убытокъ отъ этого простоя (считая по 1 руб. 25 коп. арендной платы въ сутки) опредѣляется въ 18060 руб., причемъ убытокъ остался неурегулированнымъ.

Южными жел. дорогами точнаго учета задержки не велось,—по приблизительному подсчету изъ всего количества 10464 вагоновъ изъ подъ выгрузки живности было передержано 5% или 525 ваг., средній простой коихъ выражается въ 5 суткахъ; въ общемъ всего составитъ 2625 вагоно-сутокъ простоя, отъ коего Южныя жел. дороги потерпѣли, принявъ за измѣритель дневной средній заработокъ вагона, полученный въ 1912 г. — 4 руб. 50 коп.,—11812 руб. 50 коп. убытка. Убытокъ урегулированію не подвергался.

На Сызрано-Вяземской жел. дорогѣ было задержано 6 вагоновъ. Простой выразился въ 84 вагоно-сутокъ, считая по 3 руб. съ каждаго вагона, убытокъ составилъ 252 руб. Въ виду неимѣнія у дороги спеціальныхъ средствъ для возмѣщенія причиненныхъ простоемъ вагоновъ убытковъ, таковые, по мнѣнію Сызрано-Вяземской дороги, могутъ быть компенсированы лишь путемъ повышенія оборота вагоновъ.

Случаевъ требованія ветеринарнаго надзора о производствѣ дезинфекціи уже послѣ того, какъ вагонъ былъ очищенъ на промывочной станціи и ушелъ съ таковой—на Николаевской, Южныхъ и Сызрано-Вяземской жел. дорогахъ не наблюдалось.

Указанныя данныя сгруппированы въ нижеприложенной таблицѣ:

Фирма дороги.	Количество вагоновъ 14-дневнаго простоя.	Количество вагоновъ съ позднѣйшей дезинфекціей, произведенной по требованію ветеринарнаго надзора.	Количество вагоно-сутокъ простоя.	Убытокъ за 1 сутки простоя въ руб. и коп.	Всего убытка по дорогѣ.	ПРИМѢЧАНІЕ.
Ряз.-Уральская .	47	—	—	—	—	Если принять за суточную норму убытка 3 руб. для всѣхъ дорогъ, доставившихъ свѣдѣнія, то общій убытокъ тѣхъ дорогъ выразится въ 76.671 руб.
Моск.-Казанская	197	403	8.400	3 р.	25.200	
Николаевская . .	1032	—	4.448	1 р. 25 к.	18.060	
Южныя	525	—	2.625 *)	4 р. 50 к.	11.812	
Сызр.-Вяземская	6	—	34	3 р.	252	
				Итого .	55.324	

Дороги: Богословская, Владикавказская, Гербы-Кѣлецкая, Ейская, Московско-Виндаво-Рыбинская, Московско-Кіево-Воронежская и Юго-Восточныя увѣдомили, что у нихъ, ни случаевъ задержки вагоновъ для 14 дневнаго провѣтриванія, ни требованій ветеринарнаго надзора о производствѣ дезинфекціи, послѣ того какъ вагонъ ушелъ съ промывочной станціи, не наблюдалось.

Шестнадцать казенныхъ жел. дорогъ, кромѣ приведенныхъ въ таблицѣ, сообщили, что простоя вагоновъ подъ дезинфекціей не было или таковой не регистрировался.

Справка I-ая.

Въ новыхъ Ветеринарно-санитарныхъ правилахъ, составляющихъ приложеніе къ Правиламъ перевозки по желѣзнымъ дорогамъ скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ, каковыя Правила введены въ дѣйствіе со второй половины 1912 года, въ отношеніи очистки и дезинфекціи вагоновъ, установлено слѣдующее:

§ 7. Всѣ вагоны послѣ выгрузки изъ нихъ: а) животныхъ какъ изъ гуртового, такъ и мѣстнаго, племенного сельскохозяйственнаго скота, лошадей и птицъ, въ томъ числѣ и вагоны или отдѣленія или особыя помѣщенія въ вагонахъ, назначенныя для собакъ, и б) сырыхъ животныхъ продуктовъ (§§ 72—97), подлежатъ каждый разъ очисткѣ и, когда нужно, дезинфекціи.

§ 10. Если выгружаемыя животныя найдены ветеринарнымъ врачемъ безъ признаковъ заразныхъ и повальныхъ болѣзней, то на обѣ двери вагоновъ, въ коихъ перевозились эти животныя, передъ отправкою ихъ на промывочную станцію, наклеивается по ярлыку съ отпечатанной надписью: „очистка“. Вагоны отправляются обязательно съ закрытыми дверями на промывочную станцію и

*) Простой вагоновъ на Южныхъ жел. дор. опредѣленъ этими дорогами приблизительно въ среднемъ 5 сутокъ.

непремѣнно со всѣми бывшими на нихъ принадлежностями и приспособленіями (рѣшетками, перегородками, досками, привязями, веревками, остатками корма и т. п.). Такіе вагоны, послѣ выгрузки изъ нихъ навоза на общей свалкѣ, поступаютъ на промывочную станцію, гдѣ очищаются сначала отъ остатковъ грязи и навоза, а затѣмъ рѣшетки, полъ, стѣны, потолокъ, внутреннія части дверей и всѣ наружныя, особенно нижнія части вагона, какъ-то: кузовъ, оси колеса, подножки и тормазныя площадки—промываются кипяткомъ до исчезновенія въ стекающей водѣ желтой навозной окраски.

Примѣчаніе. Веревки и другіе предметы, принадлежащіе скотовладѣльцамъ, возвращаются послѣднимъ послѣ очистки.

§ 12. Если среди выгруженныхъ животныхъ ветеринарный врачъ найдетъ больныхъ какой-либо заразною или повальною болѣзнью, или же будутъ выгружены павшія животныя, а также и подозрительныя по заболѣванію, то на обѣихъ дверяхъ (обязательно закрываемыхъ) всѣхъ вагоновъ, въ коихъ находилась вся неблагополучная партія животныхъ, передъ отправкою сихъ вагоновъ на станцію наклеивается по ярлыку съ отпечатанною надписью *„дезинфекція“*.

§ 15. Послѣ очистки и обеззараживанія вагоновъ таковые остаются при промывочной станціи открытыми съ обѣихъ сторонъ до полнаго высыханія. Тамъ же, гдѣ нѣтъ благоустроенной промывочной станціи, вагоны должны оставаться для провѣтриванія въ теченіи 2 недѣль.

§ 16. При выгрузкѣ и нагрузкѣ животныхъ на промежуточныхъ станціяхъ, гдѣ нѣтъ приспособленій для промывки и обеззараживанія, вагоны, подлежащіе, по указанію ветеринарнаго врача выгрузной станціи, дезинфекціи, должны быть закрыты съ находящимися въ нихъ навозомъ и всѣми приспособленіями и принадлежностями (рѣшетками, перегородками, привязями, веревками, кормушками, остатками корма и т. п.), запломбированы и отправлены для обеззараживанія на ближайшую промывочную станцію, причемъ отправка такихъ вагоновъ съ тѣми поѣздами, въ которыхъ перевозятся животныя, не допускается.

§ 17. Вагоны изъ-подъ сырыхъ животныхъ продуктовъ, относительно безопасности которыхъ не встрѣтилось сомнѣній при выгрузкѣ, промываются порядкомъ, указаннымъ въ § 10. Вагоны же, въ которыхъ прибыли заразные или съ признаками разложенія и гніенія продукты, подлежатъ дѣйствію §§ 12 и 13. Во всемъ прочемъ съ вагонами изъ-подъ сырья надлежитъ поступать, какъ со скотскими вагонами.

§ 18. Осмотръ и разрѣшеніе на отпускъ со станціи промытыхъ и дезинфекцированныхъ вагоновъ, съ выдачею на послѣдніе свидѣтельствъ о произведенномъ обеззараживаніи ихъ, надзоръ за свалкой, размѣщеніемъ и отпускомъ благополучнаго навоза для сельскохозяйственныхъ надобностей, а равно за сожиганіемъ, обезвреживаніемъ и зарываніемъ зараженнаго навоза, *лежатъ на обязанности пунктоваго ветеринарнаго врача, завѣдывающаго промывочною станціею.*

Справка II.

На разсмотрѣніе 153 Общаго Тарифнаго Съѣзда, бывшаго въ 1912 г., внесенъ былъ вопросъ „О взиманіи съ грузоотправителей сбора за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ изъ подъ перевозки домашней птицы и рогатаго скота и объ установленіи вида этого сбора (в. 48).

Упомянутыхъ Тарифнымъ Съѣздомъ былъ проектированъ сборъ за промыку и дезинфекцію вагоновъ и, затѣмъ, постановленіе его представлено на разсмотрѣніе Правительства.

Въ отвѣтъ на это представленіе, Завѣдывающимъ дѣлами Тарифнаго Съѣзда было получено сообщеніе Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, отъ 11 іюня 1915 года за № 10333) 916, которымъ онъ увѣдомилъ, что по вышеупомянутому вопросу Департаментомъ было сдѣлано сношеніе съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, при чемъ Департаментъ отмѣтилъ, что къ установленію проектированнаго названнымъ выше Съѣздомъ сбора за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ изъ подъ перевозки домашней птицы и рогатаго скота едва ли имѣются, по мнѣнію Департамента, достаточныя основанія, такъ какъ желѣзная дорога, при совершеніи означенныхъ выше операцій, не оказываетъ товароотправителю какой либо услуги, а лишь несетъ возложенныя на нее распубликованными въ № 93 Собр. Узак. и Расп. Прав. за 1912 г. Временными Правилами о ветеринарно-полицейскомъ надзорѣ за скотомъ и за сырами животными продуктами обязанности.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ, съ своей стороны, не нашло необходимымъ поддержать предположенную Общимъ Тарифнымъ Съѣздомъ мѣру.

Въ виду изложеннаго, Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ не считалъ возможнымъ дать дальнѣйшее движеніе настоящему дѣлу.

На 148 Общемъ Съѣздѣ представитель Николаевской ж. д., К. В. Быковъ, заявилъ, что означенный въ заголовкѣ вопросъ былъ возбужденъ М. Казанскою ж. д. въ 1911 г. на 117 Общемъ Съѣздѣ, но не получилъ еще окончательнаго разрѣшенія до сихъ поръ, во-1-хъ, потому, что на 117 Общемъ Съѣздѣ было признано необходимымъ выждать результатовъ введенія въ дѣйствіе вырабатывавшихся тогда новыхъ санитарныхъ правилъ, существенно измѣнявшихъ дезинфекцію вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ зараженнаго скота и, во-2-хъ, когда выяснилось, что при дѣйствіи новыхъ санитарныхъ правилъ все же возможны случаи 2-хъ недѣльнаго простоя вагоновъ послѣ дезинфекціи на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ не имѣется усовершенствованныхъ средствъ (промывочныхъ станцій) для дезинфекціи, то 131 Общій Съѣздъ, вновь разсматривавшій этотъ вопросъ въ октябрѣ мѣс. 1913 г., не имѣя исчерпывающаго матеріала для рѣшенія дѣла, предпринялъ разслѣдованіе его путемъ опроса дорогъ назначенія объ убыткахъ, понесенныхъ ими въ 1913 г., вслѣдствіе 14 дневнаго простоя вагоновъ подъ дезинфекціей по требованію ветеринарно-санитарнаго надзора. Нынѣ изъ свода доставленныхъ дорогами свѣдѣній о простоѣ вагоновъ послѣ дезинфекціи опредѣленно устанавливается, что за 1913 г. только 5 дорогъ назначенія такого груза понесли не возмѣщенный имъ расходъ отъ простоя вагоновъ въ суммѣ (25557×3 р.)=76671 р. Въ основу этого исчисленія принята сумма 3 р. за вагоно-день простоя дезинфекцированныхъ вагоновъ, т. е. та сумма, которую дороги уплачиваютъ одна другой за невыполненіе обмѣна вагонами. За всѣмъ тѣмъ вышеприведенная сумма убытковъ дорогъ является далеко неполною, такъ какъ въ таковую не вошли расходы по очисткѣ, промывкѣ и дезинфекціи вагоновъ. Если къ простою дезинфекцированныхъ вагоновъ прибавить расходы на очистку и промывку вагоновъ, хотя бы въ 2 р. 50 к., какъ опредѣлила въ 1911 г. Техническая Коммиссія, то расходы дорогъ назначенія живого груза по очисткѣ, промывкѣ и дезинфекціи вагоновъ выразились-бы въ довольно внушительныхъ цифрахъ, а именно: въ (25557×2 р. 50 к.+76671)=140563 р. 50 к. Въ нынѣшнее время, благодаря значительному удорожанію рабочихъ рукъ и дезинфекціонныхъ средствъ, стоимость очистки, промывки и дезинфекціи вагоновъ обходится уже въ нѣсколько разъ дороже и, такимъ образомъ, сумма 2 р. 50 к. теперь уже не можетъ компенсировать расходовъ дорогъ на этотъ предметъ, такъ какъ, напр., ранѣе сулема пріобрѣталась Николаевскою ж. д. по 10 р. за пудъ, а нынѣ она пріобрѣтается по цѣнѣ 280 р. за пудъ, т. е. стоимость ея возросла въ 7 разъ.

Далѣе К. В. Быковъ указалъ, что, обсуждая вопросъ о возмѣщеніи

дорогамъ назначенія живого груза расходовъ по дезинфекціи вагоновъ, нельзя не остановиться на другихъ и, собственно, главныхъ расходахъ упомянутыхъ дорогъ, каковыми расходами являются вообще очистка и промывка вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ живности.

Такъ, по опредѣленію 37 Технической Коммиссіи, изъ общаго числа очищаемыхъ дорогами вагоновъ послѣ перевозки живности только 5% попадаетъ въ дезинфекцію. Слѣдовательно, главные расходы дорогъ назначенія живности составляетъ очистка и промывка вагоновъ; между тѣмъ, та плата въ 70 коп., которая опредѣлена „Временными правилами о порядкѣ производства между желѣзными дорогами расчетовъ по очисткѣ и промывкѣ вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ скота, сырыхъ животныхъ продуктовъ, а равно лошадей и птицы“ (приложеніе № 41 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи), и ранѣе не компенсировала затратъ дорогъ назначенія на эту работу, но въ переживаемое время она является ничтожнымъ возмѣщеніемъ ихъ затратъ.

Иллюстрируя сказанное, К. В. Быковъ пояснилъ, что еще въ 1913 г., по ходатайству Николаевской ж. д., на 132 Общій Съѣздъ внесенъ былъ вопросъ объ увеличеніи размѣра платы за очистку и промывку вагоновъ.

Изъ протокола по этому вопросу (44) видно, что въ 1912 г. очистка и промывка одного вагона Николаевской ж. д. обходилась въ 2 р. 31 к., не считая простоя его.

Въ настоящее-же время, при вздорожаніи рабочихъ рукъ, топлива, инструментовъ и прочее, даже удвоенная сумма едва-ли покроетъ дѣйствительные расходы на очистку и промывку вагоновъ.—Но если остановиться только на удвоенной суммѣ расходовъ, т. е. на 4 р. 62 к., не включая простоя, то и въ этомъ случаѣ расходъ Николаевской ж. д. за 1915 г., при 52 тысячныхъ промытыхъ и очищенныхъ вагонахъ, выразится въ суммѣ (52000×4 р. 62 к.)=240.240 р. Вычитая получаемую нынѣ плату за промывку и очистку вагона, въ размѣрѣ 70 к. съ вагона, (52000×70 к.=36400 р.), получимъ, что Николаевская ж. д. понесла расходъ по вышеупомянутому предмету, въ суммѣ (240240—36400)=203840 р., который, по справедливости, подлежалъ-бы распредѣленію между всѣми дорогами слѣдованія живого груза, такъ какъ ни по существу, ни по формѣ, при одинаковомъ распредѣленіи платы за провозъ груза между всѣми дорогами слѣдованія, нѣтъ никакихъ основаній расходы, вызываемые очисткою и промывкою вагоновъ послѣ перевозки живности, относить исключительно на дороги назначенія.

Вопросъ о возмѣщеніи дорогамъ назначенія ихъ затратъ на очистку промывку и дезинфекцію вагоновъ возникъ, собственно, давно, а именно:

въ 1908 г., на 109 Общемъ Съѣздѣ, по ходатайству Сѣверо-Западныхъ ж. д. Но тогда Эксплоатаціонный Отдѣлъ Упр. ж. д. возбудилъ дѣло о возмѣщеніи этихъ затратъ желѣзнымъ дорогамъ грузовладѣльцами. Въ виду того, что сказанный вопросъ, по существу своему, являлся тарифнымъ, онъ и былъ переданъ въ Тарифный Съѣздъ, который, базируясь на нормахъ за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ, установленныхъ 37 Техническою Коммиссіей по вопросу 1-му программы ея занятій, проектировалъ взысканіе соотвѣтственной за это платы съ грузовладѣльцевъ. Затѣмъ, протоколъ Тарифнаго Съѣзда (153) по этому дѣлу представленъ былъ на утвержденіе Правительства. Однако, оно, исходя изъ того положенія, что желѣзныя дороги, при совершеніи очистки, промывки и дезинфекціи вагоновъ, не оказываютъ грузоотправителю какой либо особой услуги, а лишь несутъ обязанности, возложенныя на нихъ распубликованными въ № 93 за 1912 г. Собр. Узакон. и Распор. Прав. „Временными правилами о ветеринарно-полицейскомъ надзорѣ за скотомъ и за сырыми животными продуктами“,—постановленіе Тарифнаго Съѣда не утвердило. (См. цирк. Зав. дѣл. Общихъ Съѣздовъ по тарифнымъ вопросамъ отъ 26/VI 1915 г. № 2004).

Такимъ образомъ, нынѣ не можетъ возникать уже никакихъ сомнѣній въ томъ, что расходы по очисткѣ, промывкѣ и дезинфекціи вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ живности желѣзныя дороги должны принять на себя, а при такихъ условіяхъ рѣшительно нѣтъ никакихъ основаній откладывать рѣшеніе этого дѣла на дальній срокъ, ибо въ настоящее время расходы дорогъ назначенія по вышеупомянутому предмету, въ особенности Николаевской ж. д., какъ одной изъ самыхъ крупныхъ дорогъ конечнаго назначенія скота, значительно возрасли.

Обращаясь засимъ къ существу дѣла, К. В. Быковъ указалъ, что при той постановкѣ, какая имъ придается этому дѣлу на настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, вопросъ, собственно, сводится къ тому, чтобы предоставить право дорогамъ конечнаго назначенія живого груза, вмѣсто обусловленныхъ нынѣ 70 к., при расчетѣ съ дорогами слѣдованія удерживать въ свою пользу дѣйствительную стоимость очистки, промывки и дезинфекціи вагоновъ, подразумѣвая подъ дѣйствительной стоимостью прямые и косвенные расходы.—Расходы эти будутъ различны для вагоновъ, требующихъ только очистки и промывки и для вагоновъ, требующихъ, сверхъ того, дезинфекціи, съ нѣкоторымъ ихъ простоемъ по разнымъ причинамъ, и въ томъ числѣ и съ 14 дневнымъ. Такое дѣленіе расходовъ, по мнѣнію К. В. Быкова, является безусловно необходимымъ какъ съ коммерческой, такъ и съ расчетной стороны.

При принятіи такой схемы учета расходовъ представилось-бы воз-

можнымъ, на основаніи собраннаго и доставленнаго въ Общій Съѣздъ матеріала, устанавливать на немъ, *на годъ впередъ*, въ соотвѣтствіи съ дѣйствительными расходами, фиксированную для каждой дороги назначенія ставку на очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ.—Предложенный способъ учета расходовъ, о коихъ идетъ рѣчь, по мнѣнію К. В. Быкова, диктуется необходимостью, такъ какъ, надо полагать, на разныхъ дорогахъ стоимость расходовъ по этому предмету весьма различная, съ большими колебаніями въ ту или другую сторону, вслѣдствіе чего принятіе ставки, выведенной изъ средней арифметической цифры расходовъ всѣхъ дорогъ, существенно нарушало бы интересы отдѣльныхъ дорогъ прибытія живого груза.

Кромѣ того, расходы по этому предмету представляютъ изъ себя перемѣнную, колеблющуюся каждый годъ, величину, а потому и съ этой точки зрѣнія установленіе фиксированной суммы для каждой дороги, по дѣйствительному расходу предыдущаго года, являлось бы наиболѣе правильнымъ и цѣлесообразнымъ.

За всѣмъ тѣмъ, принимая во вниманіе, что упомянутый способъ урегулированія расходовъ дорогъ назначенія живого груза за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ можетъ быть примѣненъ только на будущее время, между тѣмъ, какъ эти дороги давно уже несутъ весьма крупные невозмѣщенные имъ до сихъ поръ расходы, то, высказываясь за представляемую имъ дорогу, К. В. Быковъ просилъ Общій Съѣздъ: установить нынѣ же, вмѣсто 70 к., другую болѣе соотвѣтствующую дѣйствительности плату въ пользу дорогъ назначенія—за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ и предоставить право Николаевской ж. д. на полученіе въ ея пользу соотвѣтственныхъ суммъ съ дорогъ слѣдованія живого груза за промывку, очистку и дезинфекцію вагоновъ за прошедшее время, начиная съ того года, въ которомъ Николаевская возбудила вопросъ объ убыточности платы въ 70 к. за сказанныя работы. Въ своемъ ходатайствѣ въ то время (см. прот. 132 Общ. Съѣзда, вопросъ 44) Николаевская д. исчислила, по 1912 г., расходъ на очистку и промывку одного вагона, включая одинъ день простоя, въ 3 р. 60 к., а за вагонъ, подвергнутый дезинфекціи, 8 р. 11 к.

Если, однако, Общій Съѣздъ въ данное время не признаетъ возможнымъ теперь войти въ разсмотрѣніе претензіи Николаевской дороги за старое время, то онъ, К. В. Быковъ, просилъ-бы немедленно установить для расчетовъ съ дорогами, впредь до установленія другой ставки, 3 р. 50 к. со всякаго очищеннаго, промытаго и продезинфекцированнаго вагона, т. е. ту сумму, которую опредѣлила на этотъ случай въ 1911 году 37 Техническая Коммиссія. При этомъ необходимо имѣть

въ виду, что въ установленную Техническою Комиссіею плату 3 р. 50 к. входятъ всѣ расходы, а именно: очистка, промывка, дезинфекція, простой вагоновъ и проч., каковая, плата, однако, ниже дѣйствительныхъ расходовъ, понесенныхъ Николаевской ж. д.

Представитель М.-Казанской ж. д., Г. Г. Кобылинскій, заявилъ, что представляемая имъ дорога одинаково заинтересована въ настоящемъ дѣлѣ, какъ и Николаевская. Станція Петроградъ послѣдней является конечнымъ пунктомъ назначенія крупныхъ партій живого груза, а въ Москвѣ таковою же дорогою является М.-Казанская. Она несетъ такія же, не возмѣщаемыя ей на очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ, затраты, какъ и Николаевская, вслѣдствіе чего и поддерживаетъ всѣ предложенія послѣдней. Съ своей стороны, М.-Казанская д. считала-бы наиболѣе правильнымъ въ настоящее время принять для расчетовъ за промывку и очистку вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ живности опредѣленную 37 Техническою Коммиссіею сумму 3 р. 50 к. (3 р. 44 к., а съ округленіемъ 3 р. 50 к.), причемъ если-бы Общій Съѣздъ не призналъ возможнымъ распространить право дорогъ назначенія живого груза на полученіе платы съ дороги слѣдованія за вышеуказанное на прежнее время (М.-Казанская ж. д. возбудила вопросъ въ 1911 г.), то во всякомъ случаѣ предоставить это право хотя бы съ 1 января 1916 г.

Представитель Московскаго раіона казенныхъ ж. д., В. С. Зелль, заявилъ, что, въ принципѣ, онъ признаетъ необходимымъ на настоящемъ-же Общемъ Съѣздѣ разрѣшить вопросъ объ увеличеніи платы за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ, т. е., чтобы, вмѣсто 70 к., установить другую, болѣе соотвѣтствующую дѣйствительности, за эту работу плату, но вмѣстѣ съ тѣмъ онъ рѣшительно протестуетъ противъ принятія Общимъ Съѣздомъ предложенія представителя Николаевской ж. д. о томъ, чтобы въ будущемъ на Общемъ Съѣздѣ каждый разъ, на годъ впередъ, для каждой дороги, устанавливалась, въ соотвѣтствіи съ дѣйствительными расходами, опредѣленная ставка на очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ. Такой способъ опредѣленія расходовъ дорогъ за вышеупомянутую работу, по мнѣнію В. С. Зелля, является крайне громоздкимъ, сложнымъ и требующимъ непроизводительной затраты денегъ на дѣлопроизводство, а кромѣ того труда и энергіи людей, такъ какъ установленіе ежегодныхъ суммъ, съ раздѣленіемъ вагоновъ на двѣ группы: а) очищенные и промытые и б) сверхъ того, продезинфекцированные, потребуютъ на Общемъ Съѣздѣ доказательствъ отъ каждой дороги произведенныхъ ею на это затратъ. Затѣмъ, на каждой дорогѣ, въ зависимости отъ ея особенностей и колебанія цѣнъ на рабочую силу, топливо, дезинфекціонныя средства и проч., стоимость работы, несомнѣнно, выра-

зится въ различныхъ цифрахъ, а это обстоятельство способно породить много споровъ при установленіи для каждой дороги отдѣльной ставки за вышеупомянутыя работы.

В. С. Зелль полагаетъ, что гораздо цѣлесообразнѣе установить фиксированную среднюю, на основаніи данныхъ всѣхъ дорогъ, стоимость за очистку, промывку и дезинфекцію вагоновъ, подобно тому, какъ это сдѣлано 37 Технической Коммиссіей. Въ опредѣленную этой Коммиссіей цифру, 3 р. 44 к., вошли всѣ расходы, а именно: очистка, промывка, дизинфекція вагоновъ и простой ихъ не только подъ очисткой и промывкой, но и подъ дезинфекціей.

Далѣе В. С. Зелль указалъ, что если опредѣленная Технической Коммиссіей средняя сумма расходовъ за помянутыя работы въ настоящее время оказывается недостаточной, то это другой вопросъ. Можно той же Технической Коммиссіи поручить установить на будущее время норму платы за работы, о коихъ идетъ рѣчь; впредь же до того принять норму платы, опредѣленную 37 Технической Коммиссіей.

Обращаясь засимъ къ вопросамъ, поставленнымъ въ программѣ, В. С. Зелль отмѣтилъ, что первый вопросъ, указанный въ пунктѣ *а)* о возмѣщеніи дорогамъ ущерба, вызываемаго 14-дневнымъ простоемъ вагоновъ подъ дезинфекціей,—разрѣшается самъ собой, если принять для расчетовъ дорогъ между собою, впредь до другой ставки, опредѣленную Технической Коммиссіей ставку въ 3 р. 50 к., ибо, въ эту ставку, какъ усматривается изъ протокола Коммиссіи (см. вопр. 1-й, стр. 77 и 78), вошелъ и простой вагоновъ подъ дезинфекціей; безъ послѣдней же, т. е. только за очистку и промывку вагоновъ и связанный съ этимъ простой, 37 Технической Коммиссіей ставка опредѣлена въ среднемъ для всѣхъ дорогъ въ 2 р. 57 к.

Второй вопросъ по пункту *б)* о порядкѣ возмѣщенія желѣзнымъ дорогамъ расходовъ, по простою вагоновъ, задержанныхъ для дезинфекціи по требованію Ветеринарно-санитарнаго надзора, на другихъ дорогахъ, а не на дорогахъ назначенія, которыя обязаны были бы произвести дезинфекцію вагоновъ при своевременномъ сообщеніи Ветеринарно-санитарнаго надзора о перевозкѣ въ данныхъ вагонахъ зараженнаго скота, по мнѣнію В. С. Зелля, можетъ быть разрѣшенъ двумя способами: 1) путемъ отнесенія простоя и дезинфекціи вагоновъ за счетъ Ветеринарно-санитарнаго надзора, несвоевременно обнаружившаго фактъ перевозки въ вагонахъ зараженнаго скота. Однако, хотя Ветеринарно-санитарный надзоръ и можетъ быть повиненъ въ несвоевременномъ сообщеніи дорогамъ выгрузки скота о вагонахъ, въ которыхъ перевозились зараженныя животныя, каковые вагоны, поэтому, подлежали

дезинфекціи, но установить въ этомъ случаѣ прямую виновность упомянутаго надзора для желѣзныхъ дорогъ затруднительно, вслѣдствіе чего и расчитывать на отнесеніе за его счетъ стоимости дезинфекціи и простоя вагоновъ не имѣется основаній и 2) путемъ отнесенія расходовъ, вызываемыхъ дезинфекціей и простоемъ вагоновъ на другихъ дорогахъ, за счетъ дорогъ назначенія живого груза, съ которыхъ вагоны ушли послѣ очистки и промывки непродезинфекцированными.

Этотъ послѣдній способъ возмѣщенія дорогамъ, задерживавшимъ и продезинфекцировавшимъ вагоны, является справедливымъ и по существу, такъ какъ принятіемъ повышенной ставки, вмѣсто 70 к., хотя бы и временно, въ размѣрѣ 3 р. 50 к., опредѣленномъ 37 Технической Коммиссіей, покрываются расходы дорогъ назначенія живого груза не только по очисткѣ и промывкѣ, но и по дезинфекціи вагоновъ.

Во всякомъ случаѣ, казенныя дороги не могутъ согласиться на то, чтобы расходы, вызываемые простоемъ и дезинфекціей вагоновъ, въ которыхъ перевозится зараженный скотъ, задержанныхъ на другихъ дорогахъ, а не на дорогѣ назначенія груза, распредѣлялись между дорогами слѣдованія. На казенныхъ дорогахъ, если и были случаи задержки такихъ вагоновъ, то въ незначительныхъ количествахъ и это доказывается отсутствіемъ ихъ регистраціи. Изъ собранныхъ Общимъ Съѣздомъ справокъ видно, что въ 1913 г. только на М.-Казанской ж. д., или по ея требованію, основанному на требованіи Ветеринарнаго надзора, на другихъ дорогахъ было задержано для позднѣйшей дезинфекціи 403 вагона.

На прочихъ дорогахъ, а въ томъ числѣ и частныхъ, такихъ случаевъ не наблюдалось. Поэтому казенныя д. согласны скорѣе понести невозмѣщенный имъ расходъ въ этомъ направленіи, если у нихъ вагоны будутъ задержаны для позднѣйшей дезинфекціи, чѣмъ участвовать въ расходахъ, къ которымъ онѣ могутъ быть и не причастны.

Представитель Ветеринарнаго Управленія Министерства Внутреннихъ дѣлъ, С. Г. Горчаковъ, заявилъ, что, производя дезинфекцію вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ зараженнаго скота, по требованію Ветеринарно-санитарнаго надзора, желѣзныя дороги выполняютъ обязанности, возложенныя на нихъ закономъ, т. е. изданными въ 1912 г. Правилами перевозки по желѣзнымъ дорогамъ скота и сырыхъ животныхъ продуктовъ. За точное выполненіе закона Ветеринарно-санитарный надзоръ не можетъ нести отвѣтственность.

Надзору этому никоимъ образомъ нельзя поставить въ вину позднее обнаруженіе зараженности скота. Явленія эти, хотя и рѣдко, но все же наблюдаются. Происходитъ это потому, что не всегда при выгрузкѣ скота на станціи назначенія возможно обнаружить его зараженность.

Въ моментъ выгрузки никакихъ признаковъ зараженности не имѣлось. Но когда зараженность обнаруживается черезъ два—три дня послѣ выгрузки на бойнѣ или въ загонѣ, то естественно, что Ветеринарно-санитарный надзоръ не можетъ не требовать отъ дороги дезинфекціи того вагона, въ которомъ перевозился зараженный скотъ, такъ какъ такой вагонъ, обращаясь по всей сѣти Имперіи, можетъ послужить источникомъ заразныхъ и повальныхъ болѣзней не только скота, но даже и людей.

Само собою разумѣется, что если такой вагонъ послѣ всѣхъ манипуляцій по очисткѣ и промывкѣ угнанъ со станціи назначенія скота, то его приходится розыскивать и производить дезинфекцію тамъ, гдѣ онъ обнаружится.

Далѣе С. Г. Горчаковъ указалъ, что расчетная сторона по этимъ вагонамъ вполнѣ ясна. Законъ, т. е. вышеупомянутыя Правила, промывку очистку и дезинфекцію вагона возлагаетъ на дорогу назначенія живого груза и животныхъ остатковъ. При задержкѣ въ ея предѣлахъ угнаннаго со станціи назначенія вагона, въ которомъ перевозился скотъ, эта дорога сама произвела-бы и за свой счетъ дезинфекцію, съ задержкою вагона на 14 дней, если-бы на данной станціи не имѣлось усовершенствованныхъ дезинфекціонныхъ средствъ; на промывочныхъ же станціяхъ такой вагонъ задерживается только до тѣхъ поръ, пока онъ не высохъ. Слѣдовательно, за послѣдствія дезинфекціи и простоя задержанныхъ на другихъ дорогахъ вагоновъ должна отвѣчать дорога выгрузки зараженнаго скота.

Нынѣ же разрѣшеніе этого вопроса, въ освѣщеніи представителя казенныхъ дорогъ В. С. Зелля, представляется еще болѣе простымъ, потому что расходы дороги назначенія скота по очисткѣ, промывкѣ и дезинфекціи вагоновъ, предполагается распредѣлять между всѣми дорогами слѣдованія груза по временной ставкѣ въ 3 р. 50 к. съ вагона а при задержкѣ вагоновъ для дезинфекціи на другихъ дорогахъ—вызванные этимъ расходы относить на счетъ дорогъ выгрузки зараженнаго скота.

Предсѣдатель Совѣта казенныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, обративъ вниманіе Съѣзда на то обстоятельство, что единственная дорога, на которой наблюдаются случаи несвоевременнаго заявленія Ветеринарно-санитарнаго надзора о вагонахъ, подлежащихъ дезинфекціи, является М.-Казанская, заявилъ, что это явленіе указываетъ какъ бы на недостаточную внимательность Ветеринарно-санитарнаго надзора за выгружаемымъ на станціяхъ М.-Казанской ж. д. скотомъ и, въ частности, въ Москвѣ, какъ главномъ пунктѣ назначенія.

Ссылаясь на изложенное, Ф. О. Магазингъ, высказалъ мнѣніе о

необходимости просить Ветеринарное Управленіе Министерства Внутреннихъ дѣлъ принять мѣры къ возможно своевременному обнаруженію на М.-Казанской ж. д. зараженности животныхъ при выгрузкѣ ихъ изъ вагоновъ, а когда это обнаружено не при выгрузкѣ, а послѣ таковой, то немедленно давать знать объ этомъ дорогѣ назначенія, для принятія сотвѣтственныхъ мѣръ, и тогда, навѣрное, устранятся случаи дезинфекціи вагоновъ на дорогахъ назначенія скота, и если и будутъ происходить, то какъ единичное и крайне рѣдкое явленіе.

Представитель М. Казанской ж. д., Г. Г. Кобылинскій, указалъ, что сообщенныя Общему Съѣзду данныя М. Казанской ж. д. о вагонахъ (403 шт.), задержанныхъ впослѣдствіи для дезинфекціи по требованію Ветеринарно-санитарнаго надзора, не на станціи назначенія скота, относятся къ 1913 году. Возможно, что въ послѣдующіе годы такихъ случаевъ было меньше, а можетъ быть ихъ и совсѣмъ не было. Основываясь на этомъ, Г. Г. Кобылинскій просилъ Общій Съѣздъ отложить разсмотрѣніе вопроса въ части, касающейся дезинфекціи вагоновъ послѣ перевозки въ нихъ зараженнаго скота не на тѣхъ станціяхъ, на которыхъ происходила его выгрузка, для наведенія соотвѣтственныхъ справокъ.

Представитель Владикавказской ж. д., І. П. Зайцевъ, заявилъ, что на настоящемъ Общемъ Съѣздѣ возбуждается новый вопросъ о повышеніи платы за очистку и промывку вагоновъ, вмѣсто взимаемыхъ нынѣ 70 к., до 3 р. 50 к. Этого вопроса въ программѣ Общаго Съѣзда не значилось, а потому и къ разрѣшенію его онъ не подготовленъ. Вопросъ этотъ денежный, серьезный, по таковому имѣются матеріалы, съ которыми необходимо подробно ознакомиться съ цѣлью сознательнаго отношенія къ поднятому вопросу, а потому І. П. Зайцевъ и просилъ отложить разсмотрѣніе настоящаго дѣла до будущаго Общаго Съѣзда.

Засимъ, **Общій Съѣздъ**, принимая во вниманіе тѣсную между собою связь всѣхъ затронутыхъ на Общемъ Съѣздѣ вопросовъ, къ разрѣшенію нѣкоторыхъ изъ коихъ представители дорогъ не подготовлены, **положилъ** перенести разсмотрѣніе ихъ на слѣдующій Общій Съѣздъ, записавъ въ протоколъ краткія сужденія, имѣвшія мѣсто на настоящемъ Общемъ Съѣздѣ, причемъ поставить въ извѣстность мѣстныя Управленія желѣзныхъ дорогъ особымъ циркуляромъ о томъ, что въ программу будущаго Общаго Съѣзда ставятся на обсужденіе вопросы: а) о замѣнѣ впредь 70 к. за очистку и промывку вагоновъ 3 р. 50 коп., и б) о производствѣ переразсчета этой платы, согласно состоявшихся на 148 Общемъ Съѣздѣ предложеній, начиная съ 1 Января 1913 г. и съ 1 Января 1916 г.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 12. О разсчетахъ дорогъ по претензіямъ въ тѣхъ случаяхъ, когда одна или нѣсколько дорогъ слѣдованія груза отказываются принять на себя отвѣтственность.

Настоящій вопросъ первоначально разсматривался въ первой сессіи 1-го по разбору претензій Съѣзда представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ (засѣданіе 7 марта 1914 г.), затѣмъ на VII Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ (вопр. 55, засѣданіе 3 марта 1915 г.) и, наконецъ, поступилъ на разсмотрѣніе CXLII Общаго Съѣзда (вопр. 39, засѣданіе 11 апрѣля 1915 г.).

Послѣдовательное прохожденіе этого вопроса таково:

Управленіе Самаро-Златоустовской жел. дороги возбудило вопросъ о томъ, въ правѣ ли дорога назначенія удовлетворить предъявленную къ ней претензію въ томъ случаѣ, когда одна какая-либо изъ дорогъ слѣдованія груза, или нѣсколько дорогъ, отказываются принять на себя отвѣтственность по падающимъ на нихъ долямъ претензіи, а другія соглашаются удовлетворить претензію каждая въ своей долѣ. По обмѣнѣ мнѣніями, I-й Претензіонный Съѣздъ представителей казенныхъ жел. дорогъ установилъ, что подобное положеніе можетъ возникнуть тогда, когда дорога назначенія, въ виду размѣра суммы, обязана, на основаніи дѣйствующаго Соглашенія между дорогами, запрашивать отвѣтственныя дороги о согласіи на удовлетвореніе претензіи. Если между дорогами слѣдованія груза возникнетъ споръ по существу заявленной претензіи, при чемъ одна часть дорогъ слѣдованія груза признаетъ претензію подлежащей удовлетворенію, а другая—отклоненію, то дорогѣ назначенія предстоитъ одно изъ двухъ: или удовлетворить претендателя въ полной суммѣ за всѣ дороги, такъ какъ въ случаѣ удовлетворенія претензіи только за части, падающія на дороги, изъявившія согласіе на удовлетвореніе претензіи, претендатель имѣлъ бы въ рукахъ доводъ, подтверждающій справедливость его заявленія и дающій ему возможность на благопріятный исходъ дѣла въ судѣ,—или же отклонить за часть всѣхъ отвѣтственныхъ дорогъ въ совокупности. Въ первомъ случаѣ дѣйствіями дороги назначенія остались бы недовольны дороги, которыя не соглашались на удовлетвореніе претензіи, во второмъ—остались бы недовольны дороги, которыя изъявили согласіе на удовлетвореніе ея. Причемъ, при примѣненіи второго способа, отвѣтственность за послѣдствія такого отклоненія претензіи дорогой (уплата процентовъ и судебныхъ издержекъ) въ случаѣ выигрыша претендателемъ дѣла въ судѣ, повидимому, должны нести дороги, отклонившія претензію.

Въ Соглашеніи о прямомъ сообщеніи указаній по этому поводу не содержится, вслѣдствіе чего Претензіонный Съѣздъ призналъ, что въ такихъ случаяхъ слѣдовало бы предоставить дорогѣ назначенія право удовлетворить или отклонить претензію по своему усмотрѣнію, на основаніи имѣющихся у нея данныхъ. При предъявленіи же впослѣдствіи иска въ судѣ, судебныя и за веденіе дѣла издержки, а равно и проценты должны быть относимы за счетъ тѣхъ дорогъ слѣдованія груза, которыя признали претензію подлежащей отклоненію.

Въ виду того, что рекомендуемый Претензіоннымъ Съѣздомъ порядокъ удовлетворенія претензій, какъ общая мѣра для казенныхъ и частныхъ дорогъ, можетъ быть примѣненъ лишь по дополненіи соотвѣтственнымъ пунктомъ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 20 февраля 1915 г. за № 699/3329, и внесъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ.

При обсужденіи вопроса на VII-мъ Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ было указано, что дѣйствующія правила разсмотрѣнія претензій, по существу, предоставляютъ дорогамъ назначенія право разрѣшать претензіи въ смыслѣ удовлетворенія или отклоненія ихъ, независимо отъ согласія или несогласія отвѣтственныхъ по претензіи дорогъ слѣдованія груза. Если дорога, разсматривающая претензію, признаетъ, что таковая по существу правильна и подлежитъ удовлетворенію, а тѣмъ болѣе, какъ въ обсуждаемомъ случаѣ, если часть желѣзныхъ дорогъ также соглашается на удовлетвореніе претензіи, а часть нѣтъ, то дорога назначенія, въ зависимости отъ обстоятельствъ и данныхъ по каждой отдѣльной претензіи, можетъ избрать два пути для окончанія дѣла: 1) или удовлетворить претензію полностью, въ томъ числѣ и за часть дорогъ, не соглашавшихся на удовлетвореніе претензіи за ихъ долю, а затѣмъ перенести дѣло на разсмотрѣніе Претензіоннаго Съѣзда, или 2) выплатить претендателю вознагражденіе только въ томъ размѣрѣ, на который получено согласіе со стороны желѣзныхъ дорогъ слѣдованія груза. Предположеніе Претензіоннаго Съѣзда о томъ, что частичнымъ удовлетвореніемъ претензіи какъ бы будутъ даны въ руки претендателя данныя, могущія способствовать къ разрѣшенію въ его пользу дѣла въ судѣ по остальной части претензіи, можетъ быть признано неосновательнымъ, потому что желѣзныя дороги, удовлетворяя предъявляемыя къ нимъ претензіи за перевозки не въ полныхъ суммахъ, а лишь въ частяхъ, по закону, вовсе не обязаны объяснять причинъ такого неполнаго удовлетворенія претензій, а тѣмъ болѣе не обязаны

указывать основанія, по которымъ нѣкоторыя дороги слѣдованія соглашаются на удовлетвореніе претензій.

Если въ тѣхъ случаяхъ, когда дорогою назначенія будетъ отказано въ удовлетвореніи части претензіи въ томъ размѣрѣ, который падаетъ на дороги, не согласившіяся на удовлетвореніе претензіи за свою часть, и претендателемъ дѣло будетъ перенесено въ судъ, то, естественно, отвѣтственными по дѣлу явятся дороги, своевременно не согласившіяся удовлетворить претензію, и, само собою, на ихъ же счетъ будутъ отнесены, какъ судебныя издержки, такъ и проценты.

VII Съѣздъ, единогласно признавая вышеприведенное толкованіе положенія дѣла правильнымъ, не нашелъ, тѣмъ не менѣе, достаточныхъ основаній къ включенію въ Соглашеніе о прямомъ сообщеніи какихъ-либо особыхъ на этотъ предметъ правилъ, такъ какъ дѣйствія дорогъ назначенія въ обсуждаемыхъ случаяхъ всегда будутъ зависѣть отъ существа и особенностей каждой отдѣльной претензіи.

Это заключеніе VII-го Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ и было предметомъ разсмотрѣнія CXLII Общаго Съѣзда, на которомъ было указано, что сужденія VII-го Съѣзда по существу правильны и вполнѣ согласны съ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, въ пк. „*в*“ котораго говорится исключительно про случаи несогласія дорогъ слѣдованія съ дорогою назначенія *не по существу* претензій, а о несогласіи съ разсчетомъ, и только въ такихъ случаяхъ означеннымъ § 150 и даны дорогамъ назначенія указанія, какъ онѣ должны поступать въ дальнѣйшемъ. Въ сужденіяхъ VII-го Съѣзда и говорится также только о тѣхъ случаяхъ, когда дорога, разсматривающая претензію, признаетъ, что таковая по существу правильна и подлежитъ удовлетворенію.

Но основной вопросъ заключается въ томъ,—какъ должна поступать дорога назначенія, когда она сама и нѣкоторыя другія дороги слѣдованія признаютъ претензію подлежащей удовлетворенію, а одна или нѣсколько дорогъ считаютъ таковую не подлежащей удовлетворенію *по существу*. Указаній на этотъ предметъ нигдѣ не имѣется, и этотъ только вопросъ и подлежитъ разсмотрѣнію.

Въ такихъ случаяхъ дорога назначенія, по мнѣнію нѣкоторыхъ членовъ CXLII Общаго Съѣзда, не имѣетъ права удовлетворять такую претензію за счетъ несоглашающейся дороги въ падающей на ея долю части претензіи, даже и въ такихъ случаяхъ, когда часть дорогъ соглашается на удовлетвореніе претензіи, другія же дороги, или какая-либо одна, не соглашаются, признавая претензію вообще не подлежащей удовлетворенію по существу, ибо удовлетвореніе претендателя въ части его

претензіи за счетъ дорогъ согласившихся, при перенесеніи дѣла въ суд
по остальной части, само собою, лишаетъ дорогу, которая считаетъ пре
тензію неправильною, свободы дѣйствій при защитѣ дѣла въ судѣ, пре
доставляя вмѣстѣ съ тѣмъ весьма важный аргументъ претендателю дл
рѣшенія дѣла въ его пользу.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями CXLII Общій Съѣздъ, имѣя в
виду, что сужденія и заключеніе VII-го Съѣзда Начальниковъ Служб
и Контролей Сборовъ послѣдовали, несомнѣнно, лишь въ соотвѣтстві
съ практикою и дѣйствительнымъ положеніемъ дѣла по претензіямъ
переборахъ и просрочкахъ въ доставкѣ грузовъ, для всесторонняго ж
освѣщенія этого вопроса необходимо имѣть заключенія и другихъ часте
Управленій дорогъ, разсматривающихъ претензіи за недостачи грузов
порчи и проч., постановилъ отложить разсмотрѣніе этого вопроса и про
сить Правленія и Управленія всѣхъ желѣзныхъ дорогъ доставить За
вѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда свои мотивированныя по сем
вопросу заключенія.

Отзывы желѣзныхъ дорогъ.

Въ исполненіе такового постановленія CXLII Общаго Съѣзда, За
вѣдывающій дѣлами, циркуляромъ отъ 10 сентября 1915 г. за № 337/270
просилъ дороги сѣти дать свои заключенія по означенному вопросу.

До настоящаго времени въ контору Общаго Съѣзда поступили за
ключенія отъ 10 дорогъ: Забайкальской, Закавказскихъ, Московско-Кур
ской, Пермской, Полѣсскихъ, Самаро-Златоустовской, Средне-Азіатской
Сызрано-Вяземской, Сѣверныхъ и Юго-Западныхъ.

Изъ отзывовъ этихъ дорогъ, кромѣ Московско-Курской, Полѣсских
и Сѣверныхъ, усматривается полная солидарность ихъ мнѣній при раз
рѣшеніи возбужденнаго вопроса, т. е., что въ томъ случаѣ, когда одна
или нѣсколько дорогъ слѣдованія груза отказываютъ въ удовлетвореніи
предъявляемой къ нимъ претензіи по существу, дорога назначенія, по
ступившая предварительно въ порядкѣ пк. „в“ § 150 Соглашенія о пря
момъ сообщеніи, должна признать рѣшеніе дороги, не признавшей себя
отвѣтственной, для себя обязательнымъ.

Въ противномъ случаѣ, дорога слѣдованія груза была бы лишена
возможности или ограничена въ своемъ правѣ защищать свои интересы
и доказать свою невиновность по имѣющимся у нея даннымъ.

Такимъ образомъ, если одна изъ дорогъ слѣдованія груза отказы
ваетъ въ удовлетвореніи падающей на ея долю части или полной суммы
претензіи, признавая таковую претензію не подлежащей удовлетворенію
вообще, то дорога назначенія ни въ коемъ случаѣ не должна удовле
творять предъявленную ей претензію ни въ части, ни полностью.

Въ случаѣ же предъявленія иска претендателемъ въ судѣ, вся сумма предъявленной претензіи относится на счетъ тѣхъ дорогъ, которыя окажутся въ дѣйствительности виновными, всѣ же судебныя и заведеніе дѣла издержки и проценты относятся полностью на дорогу (или дороги), отклонившую претензію.

Въ виду вышензложеннаго положенія, Сызрано-Вяземская жел. дорога высказалась за желательность дополненія § 150 Согл. о пр. сообщеніи указаніемъ, что въ случаѣ несогласія какой-либо изъ дорогъ слѣдованія, по существу разсматриваемой претензіи, дорога назначенія не должна удовлетворять претендателя ни полностью, ни частично, причемъ за послѣдствія отклоненія претензіи отвѣчаетъ дорога, заявившая протестъ противъ удовлетворенія таковой.

Московско-Курская жел. дорога высказалась за рѣшеніе этого вопроса большинствомъ голосовъ за или противъ удовлетворенія претензіи, причемъ голосъ дороги назначенія имѣетъ рѣшающее значеніе; такимъ образомъ, если большинство дорогъ выскажется за удовлетвореніе претензіи, а меньшинство за отклоненіе, то претензія должна быть удовлетворена полностью за счетъ всѣхъ участвующихъ въ перевозкѣ дорогъ, и наоборотъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда большинство дорогъ будетъ за отклоненіе претензіи, а меньшинство за удовлетвореніе, претензія должна быть отклонена въ полномъ ея размѣрѣ; если же мнѣнія дорогъ раздѣляется поровну, то рѣшающимъ должно считаться то мнѣніе, которое поддерживаетъ дорога назначенія.

Сѣверныя дороги находятъ, что вопросъ этотъ вполнѣ разрѣшается п. „*в*“ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, которымъ дороги и должны руководствоваться.

Наконецъ, Полѣсскія жел. дороги полагаютъ возможнымъ предоставить право дорогѣ назначенія по ея усмотрѣнію удовлетворять или отклонять претензіи полностью; въ первомъ случаѣ и за часть дорогъ не согласившихся на удовлетвореніе претензіи за ихъ долю, а затѣмъ перенести дѣло на разсмотрѣніе Претензіоннаго Съѣзда, а во второмъ— несмотря и на согласіе нѣкоторыхъ дорогъ удовлетворить претензію за ихъ долю.

Кромѣ того, въ настоящемъ засѣданіи Общаго Съѣзда были оглашены заключенія дорогъ: Богословской, Владикавказской и Московско-Казанской слѣдующаго содержанія:

Богословской жел. дор.

„Въ разсматриваемомъ случаѣ у дороги назначенія можетъ быть два выхода: 1) удовлетворить претензію въ части, которую дорога назначенія и другія дороги слѣдованія согласны будутъ принять на свой

счетъ, а въ которой одна или нѣсколько дорогъ слѣдованія откажутся принять на себя, за признаніемъ, что претензія не подлежитъ удовлетворенію по существу, отказать. 2) Если нѣсколько или одна изъ дорогъ слѣдованія признаютъ, что претензія не подлежитъ удовлетворенію по существу, то претензію отклонить, несмотря на то, что сама дорога назначенія и нѣкоторыя изъ дорогъ слѣдованія признаютъ претензію подлежащей удовлетворенію.

Въ первомъ случаѣ, является невыгодное положеніе для дорогъ, не признавшихъ претензію подлежащей удовлетворенію по существу, ибо тогда претендатель будетъ имѣть всѣ шансы выиграть дѣло въ судѣ, а у названныхъ дорогъ будетъ вырвана почва для защиты своихъ интересовъ. Во второмъ случаѣ, будетъ невыгодное положеніе у дорогъ, согласныхъ уплатить вознагражденіе по претензіи, потому что, въ случаѣ возникновенія судебнаго иска и удовлетворенія такового, этимъ дорогамъ придется нести убытокъ по уплатѣ судебныхъ и за веденіе дѣла расходовъ, въ то время какъ таковыя дороги согласны были и безъ суда на удовлетвореніе претензіи, вслѣдствіе этого, безусловно, такія дороги слѣдованія откажутся отъ уплаты судебныхъ и другихъ издержекъ, а къ тому дорога назначенія должна будетъ ихъ части принимать на себя, вслѣдствіе чего окажется въ наиневыгоднѣйшемъ положеніи.

Исходная точка изъ создавшагося положенія можетъ быть только одна, если нѣкоторыя или одна изъ дорогъ слѣдованія признаютъ претензію не подлежащей удовлетворенію по существу, несмотря на то, что дорога назначенія и другія дороги слѣдованія согласны удовлетворить таковую, то предоставить право дорогѣ назначенія отклонить такую претензію по мотивамъ, указаннымъ несогласными дорогами, при условіи, въ случаѣ послѣдующаго за отклоненіемъ претензіи судебнаго иска и въ случаѣ удовлетворенія такового судомъ, присужденныя судебныя и за веденіе дѣла издержки должны быть отнесены полностью на счетъ одной или нѣсколькихъ несогласныхъ дорогъ, не считаясь съ тѣмъ, полная сумма иска или только часть таковой будетъ присуждена".

Юридическій Отдѣлъ Правленія Владикавказской ж. дор.

„По поводу постановленія 142 Общаго Съѣзда, по вопросу 39-му его программы, Юридическій Отдѣлъ Правленія Общества полагаетъ, что обсуждаемый вопросъ въ томъ видѣ, какъ онъ формулированъ Общимъ Съѣздомъ „какъ должна поступать дорога назначенія, когда она сама и нѣкоторыя другія дороги слѣдованія признаютъ претензію подлежащей удовлетворенію, а одна или нѣсколько дорогъ считаютъ таковую неподлежащей удовлетворенію по существу" разрѣшается § 150-мъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи абзацъ третій пункта „в" коего говоритъ, что „въ случаѣ поступленія

до истеченія установленнаго срока, возраженій противъ предложеннаго расчета, дорога назначенія удовлетворяетъ претензію въ наименьшемъ изъ указанныхъ въ отзывахъ размѣрѣ". Наименьшимъ же размѣромъ является, разумѣется, полный отказъ въ удовлетвореніи претензіи. Такъ какъ въ указанномъ абзацѣ никакихъ ограниченій не сдѣлано, то во всѣхъ случаяхъ разногласія дорогъ слѣдованія по существу претензіи, дорога назначенія, казалось бы, должна разрѣшать претензію по указаніямъ дорогъ, признавшихъ претензію подлежащей удовлетворенію въ наименьшемъ размѣрѣ (до полнаго отклоненія). Но понимаемый такъ выше приведенный абзацъ противорѣчилъ бы тому общему подразумѣваемому, но въ § 150-мъ не формулированному, положенію, что дорога назначенія при разрѣшеніи претензій должна руководствоваться указаніями дорогъ отвѣтственныхъ: т. е., если дороги, до коихъ претензія относится, признаютъ ее не подлежащей удовлетворенію, дорога назначенія ее отклоняетъ, если какая либо дорога признаетъ претензію подлежащей удовлетворенію за ея счетъ, дорога назначенія немедленно выплачиваетъ вознагражденіе.

Исходя изъ этого положенія, слѣдуетъ заключить, что вышеприведенный абзацъ относится только до тѣхъ случаевъ, когда невыяснено, какія изъ дорогъ слѣдованія будутъ нести отвѣтственность по претензіи.

Если абзацъ этотъ надлежитъ понимать такъ, то тогда дѣйствительно, тѣ случаи, которые были по иниціативѣ 1-го Казеннаго Претензіоннаго Съѣзда предметомъ сужденія Общаго Съѣзда не находятъ (въ большинствѣ) себѣ разрѣшенія въ § 150-мъ.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда часть дорогъ слѣдованія признаетъ неподлежащей удовлетворенію только часть претензіи, падающую на нихъ, и, слѣдовательно, мотивы, по которымъ эта часть претензіи отклоняется, не могутъ касаться остальной части претензіи, признаваемой отвѣтственными дорогами подлежащей удовлетворенію, то дорога назначенія должна поступить, согласно § 150-го, по указанію дорогъ слѣдованія.

Затрудненіе же дороги назначенія могутъ встрѣтить только при разрѣшеніи такихъ претензій, по которымъ часть дорогъ слѣдованія отклоняютъ отъ себя падающую на нихъ долю отвѣтственности (или же уменьшаютъ долю вознагражденія, которая должна быть выплачена за ихъ счетъ), потому что признаютъ всю претензію неподлежащей удовлетворенію (или же подлежащей удовлетворенію въ меньшемъ размѣрѣ).

Юридическій Отдѣлъ Правленія вполнѣ раздѣляетъ высказанный на Общемъ Съѣздѣ взглядъ, что въ этихъ случаяхъ удовлетвореніе претендателя только въ части его претензіи, за счетъ дорогъ согласившихся, ли-

шить дорогу, которая считаетъ претензію неправильной, свободы дѣйствія при защитѣ дѣла въ судѣ. Напр.: 1) Заявлена претензія за 50 пуд. утраченнаго груза по 10 руб. за пудъ, въ общей суммѣ 500 руб., часть дорогъ принимаетъ на себя отвѣтственность за 30 пуд. по 10 руб. въ суммѣ 300 руб., а одна изъ дорогъ, признавая себя отвѣтственной за остальные 20 пуд., проситъ уплатить за ея счетъ только 100 руб., считая по 5 руб. за пудъ, т. к. по имѣющимся у нея свѣдѣніямъ цѣна груза въ 10 руб. преувеличена. 2) Грузополучатель отказался принять грузъ, прибывшій съ оправдываемой сложеніемъ отвѣтственности просрочкою въ 50 сутокъ, и требуетъ уплаты полной стоимости груза въ суммѣ 1.000 руб.; часть дорогъ слѣдованія признаетъ эту претензію согласно недавняго разъясненія Правительствующаго Сената (Рѣш. 1914 г. № 20) подлежащей удовлетворенію и просятъ уплатить за ихъ счетъ, пропорціонально допущенной на нихъ просрочкѣ въ 30 сутокъ,—600 руб., другія же дороги отклоняютъ отъ себя отвѣтственность въ падающей на нихъ долѣ за 20 сутокъ, потому что, находя вышеуказанное рѣшеніе Сената неправильнымъ, признаютъ всю претензію не подлежащей удовлетворенію. И въ первомъ и во второмъ случаѣ дорога назначенія не можетъ исполнить желаніе всѣхъ дорогъ отвѣтственныхъ.

То обстоятельство, что дороги не обязаны давать объясненія претендателямъ, значенія не имѣетъ, т. к. онѣ должны будутъ дать ихъ суду.

Если бы обѣ эти претензіи дороги назначенія разрѣшили согласно указанія вышеприведеннаго абзаца 3-го п. „в“ § 150 Соглашенія, то, по мнѣнію Юридическаго Отдѣла Правленія, онѣ формально были бы правы, т. к. въ немъ нѣтъ никакихъ ограниченій.

Если же, по мнѣнію Общаго Съѣзда, абзацъ третій, въ виду противорѣчія его въ нѣкоторыхъ случаяхъ общимъ указаніямъ § 150-го, касается только случаевъ, когда отвѣтственныя дороги не выяснены, и въ то же время отъ дорогъ слѣдованія поступаютъ разные отзывы по существу претензіи, то Юридическій Отдѣлъ Правленія полагало бы возможнымъ порядокъ, установленный абзацемъ третьимъ, распространить и на тѣ случаи, кои были предметомъ сужденія Общаго Съѣзда.

При такомъ разрѣшеніи вопроса каждая дорога будетъ нести послѣдствія только своихъ дѣйствій: интересы дорогъ, признавшихъ претензію подлежащей полностью удовлетворенію, нисколько не пострадаютъ, т. к. весь рискъ переноса дѣла въ судъ падетъ на дороги, уменьшившія размѣръ вознагражденія, и въ то же время и эти послѣднія не будутъ лишены возможности защищать свое, по ихъ мнѣнію, правое дѣло передъ судомъ.

Въ то же время, Юридическій Отдѣлъ Правленія считаетъ нужнымъ обратить вниманіе Общаго Съѣзда на конецъ абзаца третьяго, гдѣ указаны послѣдствія переноса дѣла въ судъ. На дороги, по винѣ коихъ дѣло будетъ доведено до суда, должны быть возложены только послѣдствія этого, т. е. уплата издержекъ и лишнихъ %%, но никакъ не болѣе. Между тѣмъ абзацъ третій и всю капитальную сумму, уплаченную по суду, слѣдовательно и ту долю ея, которую принимали на себя другія дороги, предлагавшія уплатить ее въ рекламаціонномъ порядкѣ, относитъ на счетъ дорогъ, уменьшившихъ вознагражденіе.

Наложеніе такой кары Юридическій Отдѣлъ Правленія считаетъ несправедливымъ и даже болѣе, если устанавливается положеніе, что рискъ весь падаетъ на дорогу рискующую, то справедливость требуетъ, чтобы на долю рискующей стороны доставались бы не только одни минусы риска; по мнѣнію Юридическаго Отдѣла Правленія, и весь выигрышъ отъ риска, т. е. вся выигранная на судѣ сумма, которую другія дороги предлагали уплатить за ихъ счетъ въ рекламаціонномъ порядкѣ, должна поступать въ пользу дорогъ, доведшихъ дѣло до суда. Т. к. каждое дѣло въ судѣ представляетъ собою нѣкоторый рискъ, а тѣмъ болѣе дѣло, по которому и среди дорогъ нѣтъ одного мнѣнія, и что рѣшеніе рисковать часто зависитъ отъ соотвѣтствія предполагаемыхъ выигрыша и проигрыша, Юридическій Отдѣлъ Правленія полагало бы, что о согласіи части дорогъ удовлетворить претензію должны ставиться въ извѣстность дороги претензію отклоняющія, чтобы имъ были извѣстны послѣдствія, которыя ждутъ ихъ при переносѣ дѣла въ судъ.

Кромѣ того, Юридическій Отдѣлъ Правленія считаетъ нужнымъ обратить вниманіе Общаго Съѣзда на желательность болѣе яснаго изложенія нѣкоторыхъ пунктовъ § 150-го для избѣжанія лишнихъ споровъ между дорогами.

Пункты „а“ и „б“ § 150-го предоставляютъ дорогамъ назначенія самостоятельно, безъ сношенія съ дорогами слѣдованія, разрѣшать претензіи до 100 рублей по одной накладной, а по претензіямъ за просрочку и до 200 руб. При установленіи такого порядка несомнѣнно имѣлась въ виду единственная цѣль—ускорить разрѣшеніе претензій, и ни въ коемъ случаѣ не преслѣдовалось цѣли—лишить отвѣтственныя дороги права самостоятельнаго распоряженія относящимися къ нимъ претензіями.

Между тѣмъ нерѣдки случаи, когда дороги назначенія удовлетворяютъ претензіи со ссылками на вышеуказанные пункты, несмотря на своевременно полученныя (т. е. до выплаты вознагражденія), просьбы дорогъ отвѣтственныхъ претензію отклонить.

Дѣла эти затѣмъ поступаютъ на разрѣшеніе Претензіоннаго Съѣзда, и Съѣзды, обыкновенно, входятъ въ существо дѣла, т. е. разрѣшаютъ споръ соотвѣтственно того: правильно или неправильно, по ихъ мнѣнію, претензія была разрѣшена дорогою назначенія.

Между тѣмъ, по мнѣнію Юридическаго Отдѣла Правленія, дороги назначенія, при полученіи, до выплаты вознагражденій, отзывовъ отъ дорогъ отвѣтственныхъ, могутъ удовлетворять претензіи, показанныя въ п.п. „а“ и „б“ въ размѣрахъ большихъ противъ указанныхъ въ этихъ отзывахъ только за свой счетъ.

Соотвѣтственно съ этимъ въ абзацѣ 3-мъ пункта „в“ Юридическій Отдѣлъ Правленія полагало бы въ фразѣ: „въ случаѣ же поступленія, до истеченія этого срока, возраженій“, слова „до истеченія этого срока“ замѣнить словами: „до выплаты претендателю вознагражденія“.

Московско - Казанской ж. д.

„Вопросъ этотъ нашелъ себѣ яркое и правильное освѣщеніе въ сужденіяхъ 142 Общаго Съѣзда по вопросу 39-му его программы.

Съѣздъ этотъ очень выпукло поставилъ вопросъ, подлежащій разрѣшенію, подчеркнувъ, что тотъ вопросъ, который онъ ставитъ нынѣ на разрѣшеніе, до сихъ поръ въ Соглашеніи не имѣлъ прямого разрѣшенія. Дѣйствительно, текстъ и буквальный смыслъ абзаца 3-го п. „в“ § 150 Соглашенія (на ст. 59-й изд. 1913 г.) какъ будто имѣетъ въ виду лишь тѣ претензіи, по которымъ дорога назначенія сообщаетъ дорогамъ слѣдованія *свои разсчеты* и, стало быть, признаетъ ихъ подлежащими удовлетворенію, и какъ будто только по отношенію къ этимъ претензіямъ дорогѣ назначенія вмѣняется въ обязанность удовлетворять претензію по „наименьшему разсчету“ съ указанными въ этомъ абзацѣ послѣдствіями для дорогъ слѣдованія, требующихъ примѣнять наименьшій разсчетъ, въ случаѣ перенесенія дѣла въ судъ. Отсюда, кажется, можно сдѣлать одинъ изъ двухъ выводовъ: 1-й тотъ, что Соглашеніе какъ будто не допускаетъ возможности несогласія дорогъ слѣдованія съ дорогою назначенія въ отношеніи къ разрѣшенію претензіи, если послѣдняя признается дорогою назначенія не подлежащею удовлетворенію. По крайней мѣрѣ прямо такихъ случаевъ Соглашеніе не предусматриваетъ, такъ какъ оно говоритъ только о „наименьшихъ разсчетахъ“ и слѣдовательно о такихъ претензіяхъ, которыя признаются дорогою назначенія подлежащими удовлетворенію по извѣстному разсчету.

Другой выводъ отсюда тотъ, что дѣйствующее Соглашеніе какъ будто предоставляетъ дорогамъ назначенія отказывать въ удовлетвореніи претензій на суммы свыше 100—200 рублей безъ сношенія съ дорогами слѣдованія. Такой выводъ подтверждается и текстомъ п. „в“ § 150 Согла-

шенія, въ которомъ говорится, что претензія посылается на разсмотрѣніе дорогъ, отвѣтственныхъ *обязательно съ разсчетомъ*, а черезъ абзацъ въ томъ же параграфѣ говорится о „наименьшемъ разсчетѣ". О претензіяхъ же, подлежащихъ, по мнѣнію дороги назначенія, отклоненію, ничего не говорится, должны ли онѣ посылаться на заключеніе дорогъ слѣдованія или нѣтъ, ибо при посылкѣ къ нимъ на заключеніе обязательно, предвидится сообщеніе разсчета, а по отношенію къ претензіи, подлежащей, по мнѣнію дорогъ назначенія, отклоненію, никакого разсчета сообщено, очевидно, не можетъ быть.

Само собой разумѣется, что ни одинъ изъ этихъ выводовъ не соотвѣтствуетъ существу дѣла и не можетъ быть принятъ къ руководству. Претензіонная практика вполнѣ это подтверждаетъ. Едва ли найдется дорога, которая и при нынѣшнихъ правилахъ взяла бы на свою отвѣтственность отклоненіе претензіи на сумму свыше 100—200 рублей безъ предварительнаго сношенія съ дорогами слѣдованія, хотя бы, по ея мнѣнію, претензія и не подлежитъ удовлетворенію. Слѣдовательно, нынѣ посылаются на заключеніе дорогъ слѣдованія, какъ претензіи, подлежащія удовлетворенію, такъ и неподлежащія съ точки зрѣнія дороги назначенія, причемъ по отношенію къ первымъ для дорогъ назначенія обязателенъ „наименьшій разсчетъ", а по отношенію ко вторымъ—то заключеніе, которое согласно съ заключеніемъ дороги назначенія, т. е. тоже признаетъ претензію неподлежащей удовлетворенію. Принципіально, такимъ образомъ, выходитъ, что разъ дорога назначенія не только въ правѣ, но и обязана примѣнить „наименьшій" разсчетъ, а большаго „наименьшаго" разсчета быть не можетъ, какъ признаніе претензіи неподлежащей удовлетворенію по существу, то значитъ въ тѣхъ случаяхъ, когда дорога назначенія признаетъ претензію неподлежащею удовлетворенію, она въ правѣ на основаніи дѣйствующаго Соглашенія отклонить претензію безъ сношенія съ дорогами слѣдованія, ибо такое сношеніе было бы чисто формальнымъ и ни въ какомъ отношеніи не могло бы измѣнить результата разсмотрѣнія претензіи. Вѣдь дорога назначенія обязана отклонить претензію, разъ одна изъ дорогъ слѣдованія признаетъ ее неподлежащею удовлетворенію. Дорога назначенія есть одна изъ дорогъ слѣдованія, и слѣдовательно заключеніе ея о томъ, что претензія не подлежитъ удовлетворенію, обязательно для нея какъ для дороги назначенія, функція которой состоитъ въ сообщеніи претендателю отвѣта дорогъ слѣдованія по заявленной претензіи.

При настоящей редакціи Соглашенія такой выводъ едва ли можно оспаривать на основаніи буквальнаго текста Соглашенія, хотя по существу такой выводъ будетъ софистическимъ.—Претензіи на суммы свыше

100—200 рублей должны быть сообщены дорогамъ слѣдованія, хотя бы дорога назначенія и признавала ихъ неподлежащими удовлетворенію. Должны быть сообщены потому, что дороги слѣдованія въ правѣ будутъ, не зная о заявленныхъ претензіяхъ, уничтожить по наступленіи извѣстнаго времени относящіеся къ дѣлу документы и, основываясь на внутреннемъ смыслѣ § 150 Соглашенія, уклониться впослѣдствіи отъ отвѣтственности и по силѣ абзаца 3-го стр. 59 Соглашенія и по силѣ ст. 135—137 Общаго Устава. Своевременно знать о заявленной претензіи важно каждой отвѣтственной дорогѣ и въ видахъ своевременнаго собранія нужныхъ справокъ и нужнаго разслѣдованія.

Но всѣ эти вопросы при настоящемъ положеніи дѣла не находятъ себѣ прямого отвѣта въ Соглашеніи и могутъ быть разрѣшаемы лишь путемъ выводовъ и умозаключеній, что можетъ породить несогласія между дорогами.

Поэтому, рѣшеніе 142 Общаго Съѣзда—внести въ Соглашеніе точныя на этотъ счетъ правила, можно лишь привѣтствовать. Правила эти должны дать отвѣтъ на тотъ вопросъ, который рельефно, поставленъ въ послѣднемъ абзацѣ протокола сужденій 142 Съѣзда. И отвѣтъ этотъ, по нашему мнѣнію, долженъ быть въ духѣ сужденій этого Съѣзда, т. е. дорога назначенія обязана удовлетворить претензію по наименьшему разсчету, если споръ идетъ или несогласіе между дорогами касается не *существа* претензіи, а лишь разсчета или того, что та или другая дорога не признаетъ себя отвѣтственною, не оспаривая вообще отвѣтственности дорогъ, и отклонить претензію, если хотя одна изъ дорогъ слѣдованія признаетъ ее неподлежащею удовлетворенію по существу. Мотивы для этого указаны въ сужденіяхъ 142 Съѣзда. Послѣдствіемъ примѣненія „наименьшаго“ разсчета не должно быть то, что предусматривается нынѣ дѣйствующимъ абзацемъ 3-мъ на стр. 59 Соглашенія въ § 150-мъ, какъ едва ли справедливое и согласное съ интересами дорогъ, а лишь то, что судебныя издержки и вознагражденіе за веденіе дѣла должны падать на дорогу, примѣнившую „наименьшій“ разсчетъ или признавшую претензію совсѣмъ неподлежащею удовлетворенію по существу. Ни основная исковая сумма, ни даже проценты—по отношенію къ которымъ еще можетъ быть разсматриваемъ вопросъ отдѣльно—не должны, по нашему мнѣнію, возлагаться на дорогу, уменьшившую разсчетъ или признавшую претензію неподлежащею удовлетворенію по существу, какъ требуетъ нынѣ абзацъ 3-й стр. 59 Соглашенія,—не должны, какъ по указаннымъ выше мотивамъ, такъ и потому, что долголѣтнее существованіе этого правила доказало его безжизненность. Я не помню ни одного случая, гдѣ бы дороги примѣняли это правило. Дѣйствительно, примѣненіе этого

правила было бы суровымъ и несправедливымъ штрафомъ за независимость мнѣнія. Мотивы, вызвавшіе къ жизни эти правила, лежали въ такой плоскости, которая не имѣла ничего общаго съ заботою о правильномъ освѣщеніи и правильномъ разрѣшеніи претензіи. Мотивами этими было стремленіе создать наиболѣе благопріятныя условія для скорѣйшаго разрѣшенія претензій. Надо было устранить всякіе споры и разногласія относительно способа и порядка разрѣшенія претензій, въ видахъ скорѣйшаго удовлетворенія ихъ и въ суровой отвѣтственности за несогласіе съ мнѣніемъ дороги назначенія видѣли гарантію этой быстроты. И только для этой цѣли и существовала эта угроза за несогласіе съ мнѣніемъ дороги назначенія возложить всю отвѣтственность на ту дорогу, которая рѣшилась бы обнаружить самостоятельность мнѣнія въ дѣлахъ разрѣшенія претензіи. Поэтому я повторяю, что такое правило и несправедливо и нецѣлесообразно, ибо не въ интересахъ дорогъ и не въ интересахъ правильнаго освѣщенія претензій, и, наконецъ, осуждено жизнью, какъ мертворожденное.—Не слѣдуетъ и %% возлагать на дорогу, примѣнившую наименьшій разсчетъ или признавшую претензію вовсе неподлежащею удовлетворенію,— за то время, которое пройдетъ со дня отклоненія претензіи по день уплаты ихъ по суду, ибо хотя тѣмъ же параграфомъ и предусматривается уплата %% за счетъ дороги, виновной въ задержкѣ претензіи, но здѣсь, по нашему мнѣнію, имѣется въ виду задержка вслѣдствіе небрежности дороги, а не въ силу того, что та или другая дорога „смѣетъ свое мнѣніе имѣть“ по дѣлу.

Независимо отъ такого способа разрѣшенія, поставленнаго 142-мъ Съѣздомъ вопроса было бы необходимо ввести въ § 150 Соглашенія еще одно прямое указаніе на то, что каждая изъ дорогъ слѣдованія, запрошенная по претензіи дорогою назначенія въ качествѣ, по ея мнѣнію, отвѣтственной, обязана, независимо отъ дачи своего отвѣта о предѣлахъ своей отвѣтственности, дать также заключеніе и по существу претензіи, что нынѣ нерѣдко дорогами нарушается, разъ онѣ признаютъ себя неотвѣтственными по дѣлу, а это очень вредитъ дѣлу и тормозитъ ходъ разбора претензій.

Вмѣнивъ это правило дорогамъ въ обязанность, надо въ Соглашеніи прямо сказать, что если же, несмотря на это правило, та или другая дорога не дастъ своего заключенія по существу претензіи, обойдя его молчаніемъ и ограничившись лишь сообщеніемъ своего заключенія о неотвѣтственности своей по данному дѣлу, то въ такомъ случаѣ безспорно признается, что дорога, не давшая своего заключенія по существу претензіи, тѣмъ сама признаетъ, что по существу таковая подлежитъ удовлетворенію и не въ правѣ уже возбуждать впослѣдствіи ни-

какихъ споровъ противъ того или другого способа удовлетворенія претензіи, разъ она сама подъ предлогомъ своей неотвѣтственности своевременно уклонилась отъ дачи своего заключенія о порядкѣ и способѣ ея удовлетворенія.

Такое правило должно быть выражено ясно и категорично.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Обмѣнявшись мнѣніями по содержанію вышеприведенныхъ соображеній дорогъ и согласно съ высказаннымъ уже на 142-мъ Общемъ Съѣздѣ мнѣніемъ, настоящій Общій Съѣздъ призналъ, что п. „в“ § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи дѣйствительно касается только случаевъ несогласія одной или нѣсколькихъ дорогъ слѣдованія груза съ разсчетомъ дороги назначенія по претензіи, и въ виду нѣкоторой неясности, въ этомъ отношеніи, § 150-го Соглашенія, полагалъ необходимымъ соотвѣтственно сему и перередактировать его. Затѣмъ, означенный § 150 необходимо дополнить указаніемъ, какъ должна поступать дорога, разсматривающая претензію, въ томъ случаѣ, когда одна или нѣсколько дорогъ слѣдованія груза отклоняютъ отъ себя претензію, признавая таковую не подлежащею удовлетворенію по существу.

Согласно отзывовъ большинства желѣзныхъ дорогъ и мнѣнія 142 Общаго Съѣзда, настоящій Общій Съѣздъ пришелъ къ заключенію, что въ такомъ случаѣ дорога назначенія обязана отклонить претензію цѣликомъ, ибо всякое частичное признаніе претензіи несомнѣнно затруднитъ для дороги, отклонившей таковую, защиту своихъ интересовъ въ Судѣ. Но при этомъ нѣкоторыми представителями дорогъ было указано на необходимость подробной разработки довольно сложнаго, чисто юридическаго вопроса—о тѣхъ послѣдствіяхъ, которыя вытекаютъ для дороги, не признавшей претензію подлежащей удовлетворенію по существу, какъ въ случаѣ проигрыша, такъ и въ случаѣ выигрыша дѣла въ Судѣ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Для окончательной разработки этого вопроса и составленія вполнѣ ясной и опредѣленной редакціи § 150 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, въ соотвѣтствіи съ вышеприведенными соображеніями и заключеніями, **Общій Съѣздъ постановилъ:** образовать особую Комиссію, подъ предсѣдательствомъ Н. Н. Возницына, въ составѣ членовъ: В. С. Зелль, Г. Г. Кобылинскаго, В. П. Скачко, Н. Б. Ленцнера, Г. И. Абеля и юрисконсульта Владикавказской ж. дороги,за ключеніе каковой Комиссіи и имѣетъ быть доложено ближайшему Общему Съѣзду.

Вопросъ 13/2. а) О причисленіи нѣкоторыхъ наименованій изъ группы 56 номенклатуры Общаго Тарифа къ грузамъ краткосрочнаго храненія по ст. 84 Общаго Устава, б) О разъясненіи недоразумѣній, возникающихъ относительно лѣсныхъ матеріаловъ (гр. 28/55), при примѣненіи постановленія М-ра Путей Сообщенія отъ 26 февраля 1909 года за № 4786, объ измѣненіи правилъ продажи съ публичнаго торга невостребованныхъ грузовъ (СХІІІ О. С.).

Поводомъ ко внесенію настоящаго вопроса на СХІІІ Общій Съѣздъ, на которомъ онъ первоначально обсуждался, послужило нижеслѣдующее обстоятельство:

Основываясь на постановленіяхъ Министра Путей Сообщенія, отъ 10-го апрѣля 1908 г. за № 10512 и отъ 26-го февраля 1909 г. за № 4786 отнесшихъ къ числу грузовъ, продающихся въ укороченный 15 дневный срокъ, по ст. 84 Общаго Устава, первое, „срубленныхъ сосенъ и елокъ“ изъ группы 90 номенклатуры, а второе, „коры древесной всякой“ изъ группы 56 номенклатуры, Начальникъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, рапортомъ, отъ 20/21-го января 1910 г. за № 1241/639 к., возбудилъ передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ вопросъ о причисленіи другихъ, почти однородныхъ грузовъ группы 56 номенклатуры, напримѣръ, елокъ съ вѣтвями безъ корней, бересты, вереска, вѣниковъ и проч. къ грузамъ краткосрочнаго храненія по ст. 84 Общ. Устава. Въ томъ же рапортѣ Начальникъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ указалъ еще на слѣдующее обстоятельство.

Упомянутымъ уже постановленіемъ Министра Путей Сообщенія, отъ 26-го февраля 1909 года, къ числу грузовъ, подлежащихъ продажѣ черезъ 15 дней послѣ прибытія, отнесены лѣсные матеріалы изъ группы 28/55. Группа эта, по номенклатурѣ товаровъ Общаго тарифа, раздѣлена на три части А, Б и В, а приведенное постановленіе не указываетъ, относится ли оно ко всей группѣ 28/55, какъ къ цѣлому, или только къ отдѣльной ея части, ибо выраженіе „изъ группы“ даетъ поводъ къ различнымъ его толкованіямъ. Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, предложеніемъ отъ 25-го января 1910 г. за № 1001, передалъ означенные вопросы на обсужденіе Общаго Съѣзда.

По данному вопросу на СХІІІ Общемъ Съѣздѣ былъ оглашенъ отзывъ Сызрано-Вяземской жел. дороги, въ коемъ сообщалось, что срубленныя елки и сосны отнесены къ 90 группѣ номенклатуры, очевидно, по недоразумѣнію, такъ какъ въ эту группу входятъ растенія и цвѣты живые, а потому срубленныя елки и сосны, по однородности ихъ съ елками съ вѣтвями, безъ корней, должны быть отнесены къ группѣ 56. Эти грузы, а равно бересту, верескъ, вѣники, метлы, мохъ, опилки древесныя и проч. изъ группы 56, въ виду ихъ малоцѣнности и неудобства храненія, какъ опасныхъ въ пожарномъ отношеніи, надлежало бы вклю-

чить въ списокъ грузовъ, подлежащихъ продажѣ, на основаніи п. 2 ст. 84 Общаго Устава, черезъ 7 сутокъ.

Что же касается лѣсныхъ матеріаловъ изъ группы 28/55 номенклатуры, отнесенныхъ къ краткосрочному храненію, согласно постановленія Г. Министра Путей Сообщенія, отъ 26 февраля 1909 г. за № 4786, то, по мнѣнію Сызрано-Вяземской дороги, продажѣ черезъ 15 дней послѣ прибытія подлежатъ всѣ грузы, перечисленные въ пунктахъ А, Б и В упомянутой группы, по скольку таковые подходятъ подъ понятіе „лѣсные матеріалы".

Подобныя заключенія высказаны и въ отзывѣ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор.

Управленіе Либаво-Роменской ж. д., въ отзывѣ своемъ въ Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія ж. д., присоединилось къ мнѣнію Начальника Сѣверо-Западныхъ ж. д.

СХІІІ Общій Съѣздъ, нашелъ, что къ общему сокращенію срока храненія всѣхъ предметовъ упомянутыхъ группъ номенклатуры товаровъ основаній не представляется. Но такъ какъ многіе изъ этихъ предметовъ, по своей малоцѣнности и неудобствамъ храненія, требовали бы отнесенія къ списку грузовъ, обязательное храненіе коихъ по прибытіи не превышаетъ 15 сутокъ, то поэтому необходимо пересмотрѣть списокъ предметовъ группъ 28/55 и 56 номенклатуры и выдѣлить изъ нихъ тѣ, для которыхъ требовался бы сокращенный срокъ храненія. Работу эту Общій Съѣздъ постановилъ передать въ Особую Коммиссію.

Состоявшаяся 9 іюня 1915 г., подъ предсѣдательствомъ В. А. Балашова Коммиссія, принимая во вниманіе, что, такъ какъ въ дѣлѣ не имѣется матеріала, могущаго служить основаніемъ для опредѣленныхъ рѣшеній, а также и то обстоятельство, что со времени СХІІІ Общаго Съѣзда прошло болѣе пяти лѣтъ,—промежутокъ времени, въ теченіе котораго не только могли измѣниться различныя условія на желѣзныхъ дорогахъ, но даже могла миновать самая потребность въ данномъ мѣропріятіи, признала необходимымъ запросить дороги о томъ, какими грузами изъ группы 56 желательно пополнить списокъ грузовъ краткосрочнаго храненія по п. 2, ст. 84 Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ съ тѣмъ, чтобы дороги въ своихъ отзывахъ указали мотивы, по коимъ означенная мѣра являлась бы желательной, напримѣръ: въ виду опасности храненія въ пожарномъ отношеніи, отсутствія помѣщенія для храненія, недостатка брезентовъ для покрытія грузовъ, хранящихся въ открытыхъ помѣщеніяхъ и т. п.

Что же касается недоразумѣній, возникающихъ въ отношеніи лѣсныхъ матеріаловъ (гр. 28/55), при примѣненіи постановленія Министра

Путей Сообщенія отъ 28 февраля 1909 г. за № 4786, вслѣдствіе того, что лѣсные матеріалы изъ группы 28/55 въ номенклатурѣ товаровъ, раздѣлены на три части А, Б и В, въ упомянутомъ же постановленіи не указано, къ части ли этой группы оно относится, или ко всей группѣ, такъ какъ выраженіе „изъ группы“ даетъ поводъ къ различнымъ толкованіямъ,—Коммиссія, принимая во вниманіе, что выраженіе „лѣсные матеріалы“ объемлетъ всѣ наименованія, входящія въ группу 28/55 номенклатуры Общаго Тарифа, постановила, во избѣжаніе недоразумѣній, имѣющуюся въ спискѣ грузовъ, предусматриваемыхъ пунктомъ 2, ст. 84 Общаго Устава и подлежащихъ продажѣ съ аукціона по истеченіи 15 дней, при выраженіи „4) лѣсные матеріалы“ ссылку „изъ группы 28/55“, замѣнить словами „вся группа 28/55“.

И, наконецъ, относительно постановленія Министра Путей Сообщенія отъ 10 апрѣля 1908 г. за № 10512, коимъ срубленныя елки и сосны изъ группы 90, причислены къ грузамъ краткосрочнаго храненія, Коммиссія, вполнѣ раздѣляя соображенія, высказанныя въ вышеприведенныхъ отзывахъ дорогъ, и съ своей стороны полагая, что „срубленныя елки и сосны“ никоимъ образомъ не могутъ быть отнесены къ упомянутой группѣ, къ каковой, какъ видно изъ самаго заголовка, относятся лишь живыя растенія, не лишенныя жизненной способности,—признала необходимымъ, въ виду явнаго недоразумѣнія, ссылку на группу 90 въ вышеупомянутомъ постановленіи Министра Путей Сообщенія замѣнить ссылкою на группу 56.

(Протоколъ Комиссіи разосланъ по дорогамъ при циркулярѣ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 5 ноября 1915 года за № 422/3200).

Въ настоящемъ засѣданіи Общаго Съѣзда, Предсѣдатель Коммиссіи В. А. Балашовъ заявилъ, что относительно пополненія списка грузовъ краткосрочнаго храненія по п. 2 ст. 84-ой Общаго Устава какими либо другими грузами изъ гр. 56-ой Общаго Тарифа, кромѣ коры древесной, значащейся уже въ этомъ спискѣ, Совѣтомъ постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ сдѣланъ соотвѣтственный запросъ Управленіямъ всѣхъ казенныхъ дорогъ, отвѣта на каковой еще не послѣдовало, и поэтому эту часть вопроса, казалось бы, слѣдуетъ отложить до полученія заключеній мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, соглашаясь съ заявленіемъ В. А. Балашова объ оставленіи, до полученія заключеній мѣстныхъ Управленій желѣзныхъ дорогъ, первой части настоящаго вопроса открытой, въ отношеніи остальной части, вполнѣ присоединяясь къ заключенію Коммиссіи, призналъ необходимымъ:

1) имѣющуюся въ спискѣ грузовъ, предусмотрѣнныхъ п. 2 ст. 84-й Общаго Устава Росс. ж. д., подлежащихъ продажѣ съ аукціона по истеченіи 15-ти дней, ссылку (въ п. 4-мъ) „изъ гр. 28/55“ замѣнить словами „вся группа 28/55“, и

2) въ виду видимаго недоразумѣнія, вкравшагося въ постановленіе Г. Министра Путей Сообщенія, отъ 10-го апрѣля 1908 года за № 10512, которымъ „срубленныя елки и сосны“ причислены къ гр. 90 Общаго Тарифа, указаніе это, въ соотвѣтствіи съ дѣйствительностью, замѣнить ссылкою на гр. 56-ю,

о чемъ и представить Управленію желѣзныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросы 14 и 29. Объ опредѣленіи количества колесныхъ паръ, подлежащихъ высылкѣ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ дорогами: Ачинскъ-Минусинской, Волго-Бугульминской, Кахетинской и Черноморско-Кубанской.

Дороги: Ачинскъ-Минусинская, Волго-Бугульминская, Кахетинская и Владикавказская дорога, въ качествѣ представительницы за Черноморско-Кубанскую, ссылаясь на § 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ, обратились въ Общій Съѣздъ съ ходатайствомъ объ опредѣленіи количества ихъ запасныхъ частей, подлежащихъ высылкѣ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ.

Упомянутыя дороги располагаютъ инвентаремъ вагоновъ прямого сообщенія: Ачинскъ-Минусинская—530, Волго-Бугульминская—1149, Кахетинская—280 и Черноморско-Кубанская—725.

Всѣ вагоны этихъ дорогъ нормальнаго типа, вслѣдствіе чего, на основаніи § 173 Общаго Соглашенія о вагонахъ, сказанныя дороги должны выслать въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ только колесныя пары; остальныя же части, въ случаѣ порчи ихъ, дороги-пользовательницы обязаны ставить изъ своего запаса.

Вагоны Ачинскъ-Минусинской, Кахетинской и Черноморско-Кубанской ж. д. самыхъ послѣднихъ поставокъ и, по этому, всѣ снабжены осями усиленнаго типа, а на Волго-Бугульминской д., какъ видно изъ ея инвентаря, хотя подъ большинствомъ вагоновъ и находятся колесныя пары усиленнаго типа, но подъ нѣкоторою частью вагоновъ все же имѣются колесныя пары нормальнаго типа.

Докладывая о вышеизложенномъ и принимая во вниманіе отзывы 20 дорогъ по настоящему вопросу, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, по состоянію вагоннаго инвентаря упомянутыхъ дорогъ, примѣнительно къ заключеніямъ 42 Технической Коммиссіи по вопросамъ 392 и 760, утвержденнымъ 138 Общимъ Съѣздомъ, считалъ-бы возможнымъ назначить постоянный запасъ колесныхъ паръ перечисленныхъ дорогъ въ Центральныхъ Складахъ колесныхъ паръ въ слѣдующемъ количествѣ: 1) Ачинскъ-Минусинская—по одной колесной парѣ усиленнаго типа въ который изъ Центральныхъ Складовъ, а всего 11 колесныхъ паръ; 2) Кахетинская и Черноморско-Кубанская по одной колесной парѣ усиленнаго типа въ каждый изъ Центральныхъ Складовъ, за исключеніемъ Омскаго и Харбинскаго, въ которые, по причинѣ ихъ отдаленности, должно быть выслано по 2 колесныя пары усиленнаго типа, а

всего каждая дорога по 13 колесныхъ пары усиленнаго типа и 3) Волго-Бугульминская по одной колесной парѣ усиленнаго типа въ каждый изъ Центральныхъ Складовъ и по одной нормальнаго типа въ Склады: Москва, Кіевъ, Ташкентъ и Харбинъ, а всего 15 колесныхъ паръ.

Заявленія предст. ж. д. на Общемъ Съѣздѣ.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Владикавказской ж. д., П. И. Коссаковскій, заявилъ, что, въ виду отдаленности Бесланскаго Центральнаго Склада запасныхъ частей отъ дорогъ Волго-Бугульминской и Ачинскъ-Минусинской, съ одной стороны, и затрудненій въ настоящее время въ перевозкахъ—съ другой, крайне было-бы желательно снабдить сказанный Складъ двумя колесными парами каждой изъ названныхъ дорогъ, чтобы избѣжать простоя вагоновъ въ ремонтѣ.

Представители дорогъ: Богословской—М. М. Тагеръ и Ачинскъ-Минусинской—Р. И. Даниловичъ, указали, что представляемыя имъ дороги располагаютъ небольшимъ, сравнительно съ другими дорогами, инвентаремъ вагоновъ, вслѣдствіе чего не имѣется никакихъ основаній высылать въ Бесланскій Складъ по двѣ колесныя пары ихъ дорогъ въ предвидѣніи могущихъ быть усиленныхъ требованій на нихъ.

Представитель Владикавказской ж. д., въ вѣдѣніи которой находится Бесланскій Складъ, никакими статистическими данными не подтвердилъ того положенія, что имѣющійся въ этомъ Складѣ запасъ колесныхъ паръ, по одной штукѣ, дорогъ съ небольшимъ инвентаремъ недостаточенъ для обслуживанія клієнтовъ Склада, каковыми являются только двѣ дороги, а именно: Владикавказская и Закавказскія и только отчасти Ейская.

Далѣе М. М. Тагеръ и Р. И. Даниловичъ пояснили, что, при рѣшеніи даннаго вопроса, необходимо принять во вниманіе чисто мѣстное значеніе Бесланскаго Склада, который, въ противоположность, напр. Московскому, обслуживающему 15 дорогъ, призванъ обслуживать только двѣ дороги крупнаго значенія и одну мелкаго. Очевидно, поэтому, даже и такая дорога, какъ Сѣверо-Донецкая, инвентарь вагоновъ коей доходитъ до 8000 тысячъ единицъ, имѣетъ въ запасѣ Бесланскаго Склада только двѣ колесныхъ пары—одну нормальнаго типа, а другую усиленнаго. Затѣмъ, М.-Казанская ж. д., при инвентарѣ вагоновъ въ 16000 съ лишнимъ, располагаетъ въ упомянутомъ Складѣ только 3 колесными парами—одной нормальнаго типа и 2—ненормальнаго.

Отсюда, по мнѣнію упомянутыхъ представителей, вполнѣ ясно, что, если при многотысячномъ инвентарѣ вагоновъ М.-Казанской и Сѣверо-

Донецкой ж. д. и незначительномъ запасѣ колесныхъ паръ этихъ дорогъ въ Бесланскомъ Складѣ, Владикавказская и Закавказскія ж. д. не испытываютъ затрудненій въ ремонтѣ вагоновъ, ибо въ противномъ случаѣ ими былъ бы возбужденъ вопросъ объ увеличеніи запаса колесныхъ паръ въ Бесланскомъ Складѣ, но нѣтъ никакихъ основаній ожидать, чтобы запасъ колесныхъ паръ В.-Бугульминской ж. д. и А.-Минусинской ж. д. въ количествѣ по одной штукѣ каждой, оказался недостаточнымъ при инвентарѣ вагоновъ первой въ 1149 единицъ и второй—530.

Сужденія и постановленіе Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обсужденіи дѣла, **Общій Съѣздъ**, не усматривая, съ своей стороны, основаній къ уваженію ходатайства представителя Владикавказской жел. дороги, такъ какъ, во-первыхъ, въ настоящее время испытываются серьезныя затрудненія съ поставкою заводами колесныхъ паръ для дорогъ, вслѣдствіе чего нахожденіе въ Центральныхъ Складахъ излишнихъ, не использованныхъ колесныхъ паръ, являлось бы не цѣлесообразнымъ, а во-вторыхъ, что въ случаѣ фактическаго недостатка въ Бесланскомъ складѣ колесныхъ паръ А. Минусинской и В.-Бугульминской д., Владикавказская д., въ вѣдѣніи которой находится этотъ Складъ, всегда имѣетъ возможность возбудить вопросъ объ увеличеніи запаса колесныхъ паръ, **положилъ** признать, что: 1, Ачинскъ-Минусинская, Кахетинская и Черноморско-Кубанская д. обязаны выслать въ Центральные Склады запасныхъ частей по одной колесной парѣ усиленнаго типа, всего, слѣдовательно, каждая дорога высылаетъ по 11 колесныхъ паръ и 2) Волго-Бугульминская дорога обязана выслать по одной колесной парѣ усиленнаго типа въ каждый изъ Центральныхъ Складовъ и, сверхъ того, по одной колесной парѣ нормальнаго типа въ Склады: Москва, Кіевъ, Ташкентъ и Харбинъ, а всего 15 колесныхъ паръ.

Въ вышеупомянутое число колесныхъ паръ входитъ и эвакуированный нынѣ Брестскій Центральный Складъ, куда колесныя пары подлежатъ высылкѣ по возобновленіи дѣятельности этого Склада.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 15. Объ опредѣленіи количества колесныхъ паръ, подлежащихъ высылкѣ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ дорогами: Алтайской, Сѣверо-Восточной-Уральской и Западно-Уральской.

Съ 21 октября 1915 г. Алтайская жел. дорога открыта для перевозки грузовъ въ прямомъ сообщеніи со всѣми дорогами россійской сѣти.

Товарный вагонный паркъ дороги въ настоящее время состоитъ изъ 1075 крыт. вагоновъ нормальн. типа и 375 тридцати футовыхъ платформъ также нормальн. типа.

Въ началѣ 1916 года ожидаются къ поступленію на дорогу уже заказанные на заводахъ 500 крыт. вагоновъ нормальнаго типа. Итого, въ началѣ 1916 года, въ товарномъ вагонномъ паркѣ дороги будетъ: 1575 крытыхъ вагоновъ и 375 платформъ, а всего 1950 вагонныхъ единицъ.

Имѣющіеся въ настоящее время на дорогѣ товарн. вагоны и платформы, еще до окончанія постройки дороги, были приписаны къ паркамъ Николаевской и Омской жел. дорогъ и находятся по настоящее время на сѣти россійскихъ жел. дорогъ; всѣ сношенія дорогъ-пользовательницъ, по отношенію этихъ вагоновъ, направляются пока къ Николаевской или Омской жел. дорогамъ, по принадлежности, но съ 10 февраля 1916 года прекращаются соглашенія о приписке этихъ вагоновъ съ Николаевской и Омской жел. дорогами и Алтайская жел. дорога, какъ открытая для общаго пользованія, будетъ сама представительствовать передъ дорогами сѣти за принадлежащіе ей вагоны товарнаго парка.

Поэтому, руководствуясь § 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ Правленіе Общества Алтайской ж. д., отношеніемъ отъ 17 ноября 1915 г. за № 3685/2041, вошло въ Общій Съѣздъ съ просьбою опредѣлить количество подлежащихъ разсылкѣ по Центральнымъ Складамъ запасныхъ частей для означенныхъ крытыхъ вагоновъ и платформъ, причемъ Алтайская дорога считаетъ, что, согласно § 173 того-же Соглашенія, ею въ Центральные Склады должны быть высланы только колесныя пары, каковыя одинаковы какъ для крытыхъ вагоновъ, такъ и платформъ.

Къ изложенному Правленіе Алтайской ж. д. добавило, что, не ожидая установленія Съѣздомъ количества этихъ полускатовъ, въ видъ существующихъ въ настоящее время затрудненій въ желѣзнодорожныхъ перевозкахъ, имъ сдѣлано распоряженіе о снабженіи всѣхъ, указанныхъ

въ § 166 Общаго Соглашенія, Центральныхъ Складовъ, за исключеніемъ Брестскаго, полускатами въ нижеслѣдующемъ количествѣ: Московскаго—2 шт., Двинскаго—1 шт., Гомельскаго—1 шт., Кіевскаго—2 шт., Грязскаго—2 шт., Самарскаго—1 шт., Бесланскаго—1 шт., Ташкентскаго—1 шт., Омскаго—2 шт., Харбинскаго—2 шт., итого—15 штукъ.

Съ своей стороны, Правленіе дороги находитъ, что указанное количество колесныхъ паръ будетъ признано и Съѣздомъ достаточнымъ Увеличеніе этого числа полускатовъ поставило-бы дорогу въ крайне затруднительное положеніе, въ виду полнаго отсутствія на дорогѣ запасныхъ полускатовъ и невозможности получить таковые въ настоящее время съ заводовъ (заказанные на Мытищинскомъ вагоностроит. заводѣ еще въ іюнѣ мѣсяцѣ 1913 года до сего времени не поставлены).

Затѣмъ, Правленія Сѣверо-Восточно-Уральской и Западно-Уральской дорогъ, отношеніями отъ 17 ноября № 1491/3865 и 1387/4321, обратились въ Общій Съѣздъ съ такою же просьбою объ опредѣленіи количества ихъ колесныхъ паръ, подлежащихъ высылкѣ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ, добавивъ при этомъ, что товарный паркъ Сѣверо-Восточно-Уральской д. будетъ состоять изъ 1080 вагоновъ и платформъ, нормальнаго типа, подъемной силы въ 1000 пуд., а Западно-Уральской изъ 1521 такого-же рода вагонныхъ единицъ.

Представляя вышеизложенныя ходатайства на уваженіе Общаго Съѣзда, Завѣдывающій дѣлами его полагалъ-бы согласиться съ предложеніемъ Алтайской ж. д. въ отношеніи количества высланныхъ ею колесныхъ паръ въ Центральные Склады, обязавъ вмѣстѣ съ тѣмъ эту дорогу по возобновленіи дѣятельности эвакуированнаго нынѣ Брестскаго Центральнаго Склада выслать въ таковый 1 колесную пару.

Обращаясь за симъ къ вопросу о томъ количествѣ колесныхъ паръ, какое надлежало-бы выслать въ Центральные Склады Сѣверо-Восточно-Уральской и Западно-Уральской дорогами, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, принимая во вниманіе отзывы 20 дорогъ по настоящему предмету, считалъ-бы возможнымъ обязать эти дороги выслать по одной колесной парѣ усиленнаго типа въ каждый изъ Центральныхъ Складовъ, (въ томъ числѣ Брестскій), за исключеніемъ Московскаго, Кіевскаго, Грязскаго и Харбинскаго, въ которые должно быть выслано по 2 колесныя пары, а всего каждая изъ дорогъ по 15 колесныхъ паръ усиленнаго типа.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ положилъ: 1) Признать запасъ колесныхъ паръ съ усиленными осями, высланными Алтайскою ж. д. въ Центральные Склады, для образованія постояннаго запаса, достаточнымъ, обязавъ вмѣстѣ съ

тѣмъ эту дорогу по возобновленіи дѣятельности Брестскаго Центральнаго Склада, выслать въ таковой одну колесную пару съ усиленными осями. Такимъ образомъ, общее количество колесныхъ паръ Алтайской д. въ Центральныхъ Складахъ должно составить: Московскомъ—2, Двинскомъ—1, Гомельскомъ—1, Брестскомъ—1, Кіевскомъ—2, Грязскомъ—2, Самарскомъ—1, Бесланскомъ—1, Ташкентскомъ—1, Омскомъ—2 и Харбинскомъ—2 всего 16 колесныхъ паръ. 2) Обязать Сѣверо-Восточно-Уральскую и Западно-Уральскую дороги выслать по одной колесной парѣ съ усиленными осями въ каждой изъ Центральныхъ Складовъ (въ томъ числѣ и Брестскій по возобновленіи его дѣятельности), за исключеніемъ складовъ: Московскаго, Кіевскаго, Грязскаго и Харбинскаго, въ которые должно быть выслано по 2 колесныхъ пары, что въ общемъ итогѣ для каждой изъ дорогъ составитъ 15 колесныхъ паръ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 16. Объ освобожденіи Токмакской желѣзной дороги отъ высылки запасныхъ частей въ Центральные Склады.

Управленіе Токмакской желѣзной дороги, отношеніемъ отъ 22-го ноября 1914 г. за № 1167, обратилось къ Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда съ просьбою сообщить ему, обязательна ли для желѣзныхъ дорогъ высылка въ Центральные Склады, къ коимъ онѣ приписаны, осей съ колесами и прочихъ частей, указанныхъ въ § 173 Общаго Соглашенія, и если обязательна, то нельзя ли сдѣлать исключеніе для Токмакской дороги, въ виду небольшого количества принадлежащихъ ей вагоновъ, чтобы, при надобности, означенныя части требовались дорогами непосредственно отъ Управленія Токмакской дороги и чтобы въ Центральные Склады въ запасъ ихъ не высылать. Въ утвердительномъ случаѣ, Управленіе Токмакской дороги просило оповѣстить всѣ дороги, согласно § 176 Общаго Соглашенія, что за частями надлежитъ обращаться къ Начальнику Службы Тяги этой дороги или его замѣстителю по адресу: Мѣст. Большой Токмакъ, Таврической губерніи, въ Управленіе дороги.

Далѣе Управленіе дороги указало, что Токмакская дорога приписана къ Кіевскому Центральному Складу и что количество принадлежащаго ей подвижного состава равно—177 крытыхъ вагоновъ и 87 платформъ, причемъ всѣ они нормальнаго типа.

Въ отвѣтъ на это обращеніе, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, отношеніемъ отъ 10 декабря 1914 года за № 5611/2791, увѣдомилъ Управленіе Токмакской дороги, что, на основаніи § 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ, каждая дорога, вступающая въ прямое сообщеніе или увеличивающая инвентарь своихъ вагоновъ, обязана доставлять въ Центральные Склады, по цѣнамъ расцѣночной вѣдомости и на основаніи указаній Съѣздовъ, запасныя части, значащіяся въ § 173 Соглашенія, причемъ запасныя части не высылаются только въ томъ случаѣ, когда на данной дорогѣ число вагоновъ съ частями одного типа менѣе 100. Съ требованіемъ на запасныя части къ такимъ вагонамъ дороги должны обращаться къ дорогѣ-собственницѣ.

Такъ какъ инвентарь Токмакской дороги состоитъ изъ 264 единицъ подвижнаго состава, нормальнаго типа, то при такихъ условіяхъ, по дѣйствующимъ правиламъ, Токмакская дорога должна выслать во всѣ Центральные Склады только оси. Высылка остальныхъ изъ поимено-

ванныхъ въ § 173 Соглашенія запасныхъ частей не требуется, если, какъ упомянуто выше, вагоны Токмакской дороги нормальнаго типа.

По § 169 Общаго Соглашенія, опредѣленіе нормъ запаса частей дорогъ въ Центральныхъ Складахъ принадлежитъ не Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда, а самому Общему Съѣзду, причемъ предварительно норма этого запаса намѣчается Техническою Коммиссіею.

Поэтому вопросъ объ освобожденіи Токмакской дороги отъ высылки запасныхъ частей, одновременно съ симъ, внесенъ въ Техническую Коммиссію для доклада затѣмъ ея заключенія Общему Съѣзду.

Такъ какъ Токмакская дорога вступила въ настоящее время въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе, а созывъ Технической Коммиссіи, по распоряженію г. Министра Путей Сообщенія, отмѣненъ, въ виду невозможности, по случаю усиленныхъ перевозокъ, отвлекать съ линій представителей вагонной службы, то Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда представилъ вышеприведенное ходатайство Управленія Токмакской дороги на уваженіе Общаго Съѣзда, присовокупивъ при этомъ, что подобное же ходатайство, хотя и относительно временнаго освобожденія отъ высылки въ Центральные Склады осей усиленнаго типа, было уже возбуждено Богословскою дорогою въ январѣ мѣс. 1915 года, но Управленіе желѣзныхъ дорогъ, ссылаясь на то, что высылка осей изъ одного мѣста сильно задерживаетъ въ ремонтѣ вагоны, что особенно недопустимо въ настоящее военное время, отклонило ходатайство Богословской дороги, предложивъ ей, черезъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, въ самомъ непродолжительномъ времени, снабдить Центральные Склады осями усиленнаго типа, согласно таблицѣ 2 лит. А къ § 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ.

Предложеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ было сообщено Богословской жел. дор. 28 февраля 1915 года за № 66—312.

Принимая во вниманіе, во 1-хъ, что въ настоящее время Токмакская дорога располагаетъ небольшимъ количествомъ вагоновъ (264 единицы), во 2-хъ, что всѣ вагоны этой дороги послѣднихъ поставокъ съ осями усиленнаго типа и частями нормальнаго типа, въ 3-хъ, что при такихъ обстоятельствахъ всѣ дороги прямого сообщенія, въ случаѣ ремонта вагоновъ, могутъ ставить всѣ части, за исключеніемъ осей, изъ своего запаса и, 4-хъ, что, какъ можно усмотрѣть изъ таблицы 2 распредѣленія нормъ запаса частей въ Центральныхъ Складахъ, дороги съ инвентаремъ вагоновъ, подобнымъ Токмакской, имѣютъ въ каждомъ Центральномъ Складѣ только по одной оси,—Завѣдывающій дѣлами, съ своей стороны, если Общій Съѣздъ не признаетъ возможнымъ освободить Токмакскую дорогу отъ высылки осей въ Центральные Склады,

считалъ бы вполнѣ достаточнымъ выслать въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ только оси Токмакской дороги усиленнаго типа, по одной штукѣ въ каждый.

Справка.

§ 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ гласитъ слѣдующее:

§ 169. Каждая дорога, вступающая въ прямое сообщеніе или увеличивающая инвентарь своихъ вагоновъ, доставляетъ въ склады, по цѣнамъ Расцѣночной вѣдомости и на основаніи указаній Съѣздовъ, запасныя части, значащіяся въ § 173 настоящаго Соглашенія. Количество запасныхъ частей, утверждаемое Съѣздомъ, указано въ приложеніи Лит. А (стр. 221).

Въ тѣхъ случаяхъ, когда на данной дорогѣ, число вагоновъ съ частями одного типа менѣе 100, запасныя части для этихъ вагоновъ вовсе не высылаются въ склады и должны требоваться отъ дорогъ-собственницъ.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ, П. Ф. Костюковъ, обратилъ вниманіе на то обстоятельство, что ходатайство Токмакской жел. дор., по существу, сводится не къ освобожденію ея вообще отъ высылки дорогамъ колесныхъ паръ, а только къ освобожденію отъ высылки ихъ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ. Изъ этого слѣдуетъ, что у дороги запасъ колесныхъ паръ, необходимый для удовлетворенія требованій дорогъ, имѣется и, возбуждая свое ходатайство объ освобожденіи отъ высылки колесныхъ паръ въ Центральные Склады, дорога эта желаетъ избѣжать тѣхъ расходовъ, которые вызываются пріобрѣтеніемъ колесныхъ паръ для снабженія ими упомянутыхъ Складовъ.

Всякая дорога, вступающая въ прямое безпересадочное сообщеніе, должна нести повинности, которыя вызываются преимуществами такого сообщенія, а въ томъ числѣ, конечно, и расходы, вызываемые, въ силу § 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ, снабженіемъ Центральныхъ Складовъ запасными частями, каковыя устроены въ разныхъ пунктахъ дорогъ сѣти съ цѣлью облегченія дорогамъ ремонта вагоновъ.

Отступленіе отъ этого принципа, т. е. освобожденіе Токмакской жел. дор. отъ обязательства по высылкѣ колесныхъ паръ въ Центральные Склады, прежде всего создало-бы прецедентъ для другихъ дорогъ небольшого протяженія съ инвентаремъ вагоновъ нѣсколько болѣе 100 единицъ, воспользоваться преимуществами, предоставленными Токмакской жел. дор., а затѣмъ поставило-бы такія дороги небольшого протяженія въ привилегированное положеніе, прямымъ результатомъ

коего явилось-бы для другихъ дорогъ сѣти затрудненіе въ ремонтѣ вагоновъ.

Статистика показываетъ, что при существующей на нашей сѣти дорогъ системѣ обмѣна вагонъ на вагонъ, безъ различія фирмъ дороги, только-бы сохранился количественный инвентарь вагоновъ, послѣдніе перемѣшиваются, и дороги, обычно, работаютъ вагонами другихъ дорогъ, примѣрно, отъ 85 до 90%. Затѣмъ, какъ естественное слѣдствіе работы вагоновъ, является порча у нихъ колесныхъ паръ—въ видѣ ли нормальнаго износа или отъ небрежнаго обращенія. Ясно, что при 85—90% на дорогѣ чужихъ вагоновъ, дорогѣ пользовательницѣ приходится имѣть дѣло именно съ ремонтомъ вагоновъ чужихъ дорогъ.

При такихъ условіяхъ смѣна осей на дорогахъ пользовательницахъ у вагоновъ чужихъ дорогъ составляетъ обычное явленіе.

При надобности въ смѣнѣ колесныхъ паръ, дороги пользовательницы обращаются за осями данной чужой дороги въ ближайшій Центральный Складъ, откуда получаютъ оси безъ промедленія; если же освободить дороги небольшого протяженія отъ высылки колесныхъ паръ въ Центральные Склады, то, въ такомъ случаѣ, при надобности въ смѣнѣ колесной пары, за таковой придется обращаться къ дорогѣ-собственницѣ.

При дальности разстоянія, затребованная колесная пара получается сной разъ черезъ 1—2 мѣсяца, и вагонъ все это время долженъ простаивать на дорогѣ-пользовательницѣ безъ утилизаціи.

Такимъ образомъ, при данномъ положеніи, вся тяжесть безполезнаго простоя вагоновъ ляжетъ на дорогу-пользовательницу; интересы же дороги небольшого протяженія въ разсматриваемомъ случаѣ нисколько не будутъ нарушены, такъ какъ, взамѣнъ своего вагона, она будетъ пользоваться другимъ вагономъ дороги крупнаго значенія, при надобности въ смѣнѣ колесной пары подъ которымъ, таковая получится изъ ближайшаго Центральнаго Склада.

Ссылаясь на изложенное и указывая далѣе на то, что, въ настоящее военное время, при общемъ недостаткѣ вагоновъ, особенно недопустимъ продолжительный простой вагоновъ въ ремонтѣ, П. Ф. Костюковъ, высказался за отклоненіе ходатайства Токмакской жел. дор.

Представитель Богословской жел. дор., М. М. Тагеръ, заявилъ, что, если бы Общій Съѣздъ удовлетворилъ ходатайство Токмакской ж. д., то и представляемая имъ дорога просила бы также и ее освободить отъ высылки колесныхъ паръ въ Центральные Склады, ибо инвентарь Богословской ж. д. состоитъ всего только изъ 645 вагонныхъ единицъ нормальнаго типа.

Представитель Токмакской ж. д., Е. А. Могиленскій, указалъ, что дорога эта не возражаетъ по существу противъ высылки ею колесныхъ паръ въ основной запасъ Центральныхъ Складовъ, но, имѣя въ виду, что въ настоящее время, по причинамъ, всѣмъ извѣстнымъ, Токмакская дорога лишена возможности пріобрѣсти или заказать на заводахъ колесныя пары, въ количествѣ, необходимомъ для снабженія Центральныхъ Складовъ, то нынѣ ходатайство ея сводится къ тому, чтобы освободить ее отъ высылки осей въ упомянутые Склады впредь до того момента, когда представится возможность получить колесныя пары съ заводовъ.

Предсѣдатель Совѣта представителей казенныхъ дорогъ на Съѣздахъ, Ф. О. Магазингъ, на заявленіе представителя Токмакской жел. дор. замѣтилъ, что въ точно такомъ же положеніи по отношенію затрудненій въ снабженіи колесными парами Центральныхъ Складовъ находились и Финляндскія дороги, недавно вступившія въ прямое безперегрузочное сообщеніе.—Однако, онѣ вышли изъ затруднительнаго положенія тѣмъ, что необходимыя имъ колесныя пары пріобрѣли у Имперскихъ дорогъ прямого сообщенія.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обсужденіи дѣла, **Общій Съѣздъ**, не усматривая основаній ни къ постоянному, ни къ временному освобожденію Токмакской жел. дор. отъ высылки въ Центральные Склады колесныхъ паръ этой дороги, руководствуясь § 169 Общаго Соглашенія о вагонахъ, **положилъ** признать Токмакскую дорогу обязанною нынѣ же выслать въ Центральные Склады запасныхъ частей ея оси усиленнаго типа по одному въ каждый, а всего 11 штукъ, включая въ это число и эвакуированный Брестскій Центральный Складъ, куда колесная пара подлежитъ высылкѣ по возобновленіи дѣятельности этого Склада.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 17. О претензіи Московской сѣти М.-В.-Рыбинской ж. д. къ Управленію желѣзныхъ дорогъ, въ суммѣ 16429 р. 50 к., з пользованіе казенными дорогами вагонами ледниками въ теченіе 1914 и 1915 г.г.

Для перевозки Сибирскаго масла къ портамъ Балтійскаго моря между дорогами, участвовавшими въ такой перевозкѣ, состоялось соглашеніе, по которому каждая дорога обязана была имѣть свои вагоны ледники.

Опредѣленіе доли каждой дороги отъ общаго потребнаго количества ледниковъ для перевозки Сибирскаго масла производилось пропорціонально пробѣгу масла по дорогѣ.

До 1910 года переходъ груженыхъ и порожнихъ ледниковъ съ дороги на дорогу производился на условіяхъ срочнаго возврата, безъ обмѣна, а съ 1910 года, по состоявшемуся соглашенію между Правленіями частныхъ дорогъ и Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, переходъ ледниковъ съ частныхъ на казенныя дороги и обратно производился примѣнительно § 9 Общаго Соглашенія, въ части, касающейся порожнихъ вагоновъ, но съ тѣмъ, чтобы взамѣнъ принятаго груженаго вагона ледника, при неимѣніи къ сдачѣ порожняго ледника, не допускалась сдача обыкновеннаго крытаго вагона и дорогою задолжавшею уплачивалось сосѣдней дорогѣ по 2 руб. 25 коп. въ сутки за пользованіе ледникомъ, впредь до погашенія долга.

Возвращеніе на дороги собственницы ледниковъ на стоянку по окончаніи масляной кампаніи производилось каждый разъ по особымъ распоряженіямъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, съ примѣненіемъ слѣдующаго порядка: съ сокращеніемъ подвоза масла къ станціямъ погрузки, дороги загружали преимущественно ледники чужихъ дорогъ, которые послѣ выгрузки оставались на дорогахъ собственницахъ на стоянкѣ; при полномъ-же прекращеніи погрузки масла, оставшіеся на дорогахъ пользовательницахъ ледники чужихъ дорогъ, возвращались на дороги собственницы порожними, безъ обмѣна.

Въ 1914 году, съ объявленіемъ мобилизаціи, перевозка Сибирскаго масла къ портамъ Балтійскаго моря была прекращена и на дорогахъ, участвовавшихъ въ перевозкѣ масла, остались ледники разныхъ дорогъ.

Въ ноябрѣ мѣсяцѣ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, озабочиваясь о скорѣйшемъ размѣнѣ задержанныхъ ледниковъ для производства годичнаго осмотра и подготовки ихъ для предстоящей кампаніи, телеграммой,

отъ 10/XI 1914 г. за № 1Д18168, дало распоряженіе дорогамъ объ отправкѣ ледниковъ загруженными подходящими грузами по назначенію на дороги собственницы.

Подыскать такихъ грузовъ въ то время было затруднительно, а поэтому Московско-Виндавская дорога, телеграммой отъ 8/XII 1914 г. за № 20496, просила Управленіе желѣзныхъ дорогъ о разрѣшеніи загружать ледники попутными грузами.

Съ приведенными доводами Московско-Виндавской дороги Управленіе желѣзныхъ дорогъ согласилось и, въ виду желательности скорѣйшаго размѣна ледниками, телеграммы отъ 15/XII 1914 г. за № 1Д20830, въ измѣненіе своей телеграммы отъ 10/XI 1914 г. за № 1Д18168, разрѣшило дорогамъ загружать ледники для возвращенія на дорогу собственницу, соотвѣтствующимъ попутнымъ грузомъ.

Руководствуясь этимъ распоряженіемъ, Московско-Виндавская дорога, въ видахъ скорѣйшаго размѣна ледниками, приняла всѣ мѣры къ выполненію распоряженія Управленія желѣзныхъ дорогъ и къ 16/IV 1915 г. возвратила безъ обмѣна всѣ 96 ледниковъ чужихъ дорогъ, которые у нея остались въ день мобилизаціи.

Несмотря на рядъ просьбъ Московско-Виндавской дороги, обращенныхъ и къ Управленію желѣзныхъ дорогъ и къ дорогамъ пользовательцамъ, о скорѣйшемъ возвращеніи ея ледниковъ, поступленіе на дорогу ледниковъ съ чужихъ дорогъ было весьма слабое и къ 6 апрѣля, т. е. ко дню возвращенія Московско-Виндавскою дорогою чужихъ ледниковъ, не было возвращено еще 27 ея ледниковъ.

Изъ добытыхъ свѣдѣній о курсированіи ледниковъ по чужимъ дорогамъ, усматривается, что причиною къ медленному возвращенію ледниковъ Московско-Виндавской дороги послужило то, что казенныя дороги нуждались въ то время въ ледникахъ, которыми обслуживали не только свои перевозки, но и перевозки нѣкоторыхъ частныхъ дорогъ, которыя не входили въ группу дорогъ, перевозящихъ Сибирское масло къ портамъ Балтійскаго моря.

Задержка въ возвращеніи ледниковъ на Московско-Виндавскую жел. дорогу, въ виду общей недостачи обыкновенныхъ вагоновъ, лишила послѣднюю возможности пользоваться ими для мѣстныхъ перевозокъ и, кромѣ того, сдать ихъ въ наемъ за плату, на что имѣлся въ то время спросъ со стороны казенныхъ дорогъ.

При прошлыхъ масляныхъ кампаніяхъ, Управленіе желѣзныхъ дорогъ, за излишнее количество ледниковъ казенныхъ дорогъ, бывшее на частныхъ дорогахъ, сравнительно съ ихъ инвентаремъ, взыскивало съ послѣднихъ плату за ихъ пользованіе (см. 42 Техн. Комм. вопр. 655),

а поэтому приведенныя соображенія давали основаніе Московско-Виндавской дорогѣ, въ свою очередь, отыскивать съ казенныхъ дорогъ плату за пользованіе ея ледниками, а поэтому Московско-Виндавская дорога, препроводивъ въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ, при рапортѣ за № 2469/4818, свѣдѣнія о ежедневномъ количествѣ ея ледниковъ, находящихся въ пользованіи на казенныхъ дорогахъ по 1 іюля 1915 г., просило уплатить по предъявленному счету сумму 15374 руб. 25 коп., исчисленную за пользованіе ея ледниками въ теченіе 1914 и 1915 г.г.

Оплатить счетъ Управленіе желѣзныхъ дорогъ отказалось, ссылаясь на то: 1) что Московско-Виндавская дорога, имѣя свѣдѣнія изъ телеграммы Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 10/XI 1914 года за № 1Д18168, о числѣ задержанныхъ ея ледниковъ на дорогахъ, не слѣдила за своевременнымъ ихъ возвращеніемъ и не принимала мѣръ, предусмотрѣнныхъ п. 4 § 11 Общаго Соглашенія—къ ихъ розыску, 2) что пропускная способность дорогъ Сибирской, Самаро-Златоустовской и Казанской, по которымъ должны были возвращаться ледники была заполнена вагонами и продовольственными грузами и, 3) что особой нужды въ ледникахъ не было.

Приведенныя Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ соображенія, послужившія къ отклоненію счета, Московско-Виндавская дорога считаетъ недостаточно убѣдительными, во-первыхъ, въ телеграммѣ Управленія желѣзныхъ дорогъ не были указаны ни №№ задержанныхъ ледниковъ, что необходимо было имѣть для примѣненія къ ледникамъ п. 4 § 11 Общаго Соглашенія, ни точнаго количества ледниковъ, находившихся на каждой дорогѣ, во-вторыхъ, хотя Московско-Виндавская дорога, по возможности, и выяснила оборотъ ледниковъ способомъ, указаннымъ въ п. 4 § 11 Общаго Соглашенія, но примѣнить къ денежнымъ разсчетамъ за задержку ледниковъ правила § 11 Общаго Соглашенія она не имѣла основаній, такъ какъ по соглашенію, заключенному между частными дорогами и Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, ледники переходили съ частныхъ дорогъ на казенныя и обратно на иныхъ условіяхъ, а именно въ обмѣнъ на такіе-же ледники казенныхъ дорогъ безъ срочнаго возврата; въ-третьихъ, загруженность въ теченіе нѣкотораго времени дорогъ, по которымъ должны были возвращаться ледники, не можетъ служить общимъ оправданіемъ къ задержкѣ, ни тѣмъ менѣе платы за задержку ледниковъ, изъ числа которыхъ даже до 1 декабря 1905 г. не возвращено еще 3 ледника.

Заявленіе Управленія желѣзныхъ дорогъ о томъ, что особой нужды въ ледникахъ не было, по мнѣнію Управленія Московской сѣти М.-В-Рыбинской ж. д., не отвѣчаетъ истинному положенію дѣла, ибо за время

съ 13/II по 1/VII 1915 г., по распоряженію Управленія желѣзныхъ дорогъ, съ Московско-Виндавской дороги было командировано на казенныя дороги 76 ледниковъ и 8 на Рязанско-Уральскую дорогу.

Въ виду приведенныхъ соображеній, Управленіе Московской сѣти М.-В.-Рыбинской ж. д., не соглашаясь съ отказомъ Управленія желѣзныхъ дорогъ въ уплатѣ денегъ, внесло въ Общій Съѣздъ претензію къ Управленію желѣзныхъ дорогъ, на сумму 15374 р. 25 к., за пользованіе вагонами-ледниками въ теченіе 1914 и 1915 г.г. (Цирк. 22-го декабря 1915 г. № 478/3806).—Затѣмъ, отношеніемъ отъ 30 декабря 1915 г. за № 328/2895, Управленіе Московской сѣти М.-В.-Рыбинской жел. дор. дополнило вышеупомянутую претензію суммою 1055 р. 25 к., начисленную за пользованіе вагонами-ледниками въ теченіе іюля—октября мѣс. 1915 г. Такимъ образомъ, вся претензія Управленія Московской сѣти М.-В.-Рыбинской ж. д. къ Управленію желѣзныхъ дорогъ заявляется въ суммѣ 16.429 руб. 50 коп.

Справка I.

Параграфомъ первымъ соглашенія о порядкѣ разбора претензій, возникающихъ между желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого сообщенія (приложеніе № 34 къ Соглашенію о прямомъ сообщеніи) установлено слѣдующее:

§ 1. Всякаго рода спорныя между желѣзными дорогами дѣла, въ которыхъ желѣзныя дороги желаютъ разобраться между собою непосредственно, помимо общеустановленнаго судебнаго порядка, разсматриваются, смотря по роду этихъ дѣлъ, въ спеціальныхъ по разбору претензій Съѣздахъ или въ спеціальныхъ при Общемъ Съѣздѣ Техническихъ Коммиссіяхъ и затѣмъ въ Общмъ Съѣздѣ, на нижеслѣдующихъ основаніяхъ и т. д.

Справка II.

Пунктъ 4 § 11 Общаго Соглашенія о вагонахъ гласитъ слѣдующее:

„4) *Порядокъ сношеній.* Дорога-собственница вагона, сданнаго на срочный возвратъ, обнаруживаетъ дороги, виновныя въ задержкѣ такого вагона, путемъ одновременнаго запроса дорогъ слѣдованія, и предъявляетъ счета лишь дорогѣ, дѣйствительно виновной въ задержкѣ, причемъ отвѣтственною признаетс не только дорога, виновная въ задержкѣ, но и дорога, неправильно сдавшая въ обмѣнъ вагонъ срочнаго возврата.

Запрошенныя дороги даютъ свѣдѣнія о прослѣдованіи въ ихъ предѣлахъ вагоновъ срочнаго возврата, съ указаніемъ часовъ пріема и сдачи таковыхъ,—въ срокъ не позднѣе двухъ мѣсяцевъ со дня запроса, каковой срокъ исчисляется отъ числа, выставленнаго на письменномъ

запросѣ; если же, за неполученіемъ въ означенный срокъ отъ дорог слѣдованія требуемыхъ свѣдѣній, нельзя выяснить, какая изъ дорог виновна въ задержкѣ, то невыясненная часть штрафа за задержку раз верстывается поровну между дорогами, не отвѣтившими на запросъ".

Справка III.

Въ протоколѣ CXXV Общ. Съѣзда значится, что вопросъ программы 32 передается на предварительное расмотрѣніе въ Техн. Коммиссію по просьбѣ представителя М.-В.-Рыб. дор. Е. Д. Зуева.

Справка IV.

Въ протоколѣ 42 Техн. Коммиссіи по вопросу 655-му программы ея занятій, въ заключенной части, изъяснено слѣдующее:

„Основываясь на мнѣніи большинства, Техническая Коммисія признала, что расчеты между казною и Обществомъ М.-В.-Рыбинской д. за пользованіе казенными вагонами-ледниками при перевозкѣ сибирскаго масла, недопоставленными въ компаніи 1905—1909 г.г. должны быть произведены по фактическому пользованію этими вагонами, т. е. на основаніи документовъ дѣйствительнаго обмѣна между М.-В.-Рыбинскою д. и М.-Казанскою д., съ одной стороны, и М.-В.-Рыбинскою и Р.-Орловскою д.—съ другой стороны, причемъ вагоны парка М.-В.-Рыбинской д., сданные ею порожними на Сибирскую д. въ началѣ каждой масляной кампаніи, а также тѣ вагоны-ледники, которые она сдавала по тому же направленію къ Сибирской ж. д. послѣ полнаго погашенія своего долга—въ теченіе и въ концѣ масляной кампаніи,—расматриваются, какъ безплатный авансовый долгъ. Такой же способъ разсчета примѣняется и съ Р.-Орловскою д.

Заявленія предст. жел. дор. на Общемъ Съѣздѣ.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ, С. В. Максимовскій, заявилъ, что претензія Московской сѣти Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дор. къ Управленію желѣзныхъ дорогъ, за задержку вагоновъ-ледниковъ, сужденію Общаго Съѣзда совсѣмъ не подлежитъ.

Далѣе С. В. Максимовскій пояснилъ, что въ спеціальныхъ при Общемъ Съѣздѣ Техническихъ Коммисіяхъ и затѣмъ въ Общемъ Съѣздѣ, по § 1-му Соглашенія о порядкѣ разбора претензій, разсматриваются только такія спорныя дѣла, въ которыхъ желѣзныя дороги *пожелаютъ разобраться между собою непосредственно помимо общеустановленнаго судебнаго порядка.*

Въ данномъ случаѣ, внося въ Общій Съѣздъ свою претензію, М.-В.-Рыбинская дорога о таковомъ *желаніи* Управленія ж. д. не освѣдомилась, а внесла претензію свою, несмотря на то, что имѣла по этой претензіи категорическій отвѣтъ отъ Управленія ж. д. отъ 9 ноября 1915 г.

за № 31335/24053, выдержки изъ котораго имъ, С. В. Максимовкимъ, были прочитаны.

Представитель Московской сѣти М.-В.-Рыбинской жел. дор., Е. Д. Зуевъ, пояснилъ, что если представляемая имъ сѣть позволила себѣ предъявить счетъ непосредственно Управленію желѣзныхъ дорогъ за пользованіе и задержку казенными дорогами вагоновъ-ледниковъ, то она руководствовалась, во-1-хъ, договоромъ о пользованіи вагонами-ледниками, который съ частными дорогами за всѣ казенныя дороги заключенъ именно Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ. При этомъ, Московская сѣть М.-В.-Рыбинской ж. д. исходила изъ того положенія, что, по силѣ основныхъ законовъ Россійской Имперіи, за нарушеніе договорныхъ условій всегда несетъ отвѣтственность то лицо или учрежденіе, которое его заключило; во-2-хъ, прецендентомъ, бывшимъ въ 1913 г., когда за пользованіе вагонами-ледниками, о несвоевременномъ возвратѣ коихъ идетъ рѣчь, искъ къ той же М.-В.-Рыбинской ж. д., за всѣ казенныя дороги, предъявленъ былъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, а не отдѣльными дорогами (см. 42 Техн. Коммиссію, вопр. 655) и, въ 3-хъ, соображеніемъ, что Управленію желѣзныхъ дорогъ, облеченному полнотою власти, гораздо легче выяснить казенныя дороги, виновныя въ задержкѣ и неправильномъ пользованіи вагонами-ледниками Московской сѣти М.-В.-Рыбинской ж. д. и, затѣмъ, уплаченныя ей деньги отнести за счетъ подлежащихъ казенныхъ дорогъ*).

Такой путь ликвидаціи расчетовъ, о коихъ идетъ рѣчь, какъ по существу, такъ и по формѣ, Московской сѣти М.-В.-Рыбинской казался наиболѣе удобнымъ.

На это представитель Управленія ж. д. С. В. Максимовскій, замѣтилъ, что вопросъ о взысканіи съ Общества М.-В.-Рыбинской ж. д. суммы около 93/т. руб. въ пользу казны за пользованіе казенными вагонами ледниками для перевозки по Виндавской дорогѣ сибирскаго масла былъ внесенъ въ Общій Съѣздъ Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ Управленія ж. д. вмѣсто предъявленія иска въ Окружномъ судѣ по желанію, высказанному Правленіемъ Общества М.-В.-Рыбинской ж. д. Слѣдовательно, съ обоюднаго согласія сторонъ и прецедентомъ Виндавской дорогѣ для внесенія въ Общій Съѣздъ претензіи, помимо желанія Упр. ж. д. служить не могъ.

---

*) Въ своемъ предложеніи отъ 9 ноября 1915 г. № 31335 Управленіе жел. дорогъ, между прочимъ, рекомендовало розыскать казенныя дороги, виновныя въ задержкѣ вагоновъ-ледниковъ, и представить счета за задержку непосредственно имъ.

Сужденія и постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ нашелъ, что, на основаніи существующихъ правилъ, онъ можетъ входить въ разсмотрѣніе претензіонныхъ между дорогами дѣлъ только въ томъ случаѣ, если стороны согласны передать спорное дѣло на обсужденіе Общаго Съѣзда, съ обязательствомъ подчиниться его рѣшенію. А такъ какъ представитель Управленія желѣзныхъ дорогъ отказался отъ разсмотрѣнія претензіи на Общемъ Съѣздѣ, находя, что М.-В.-Рыбинская ж. д. счета за пользованіе ея вагонами должна была предъявить непосредственно дорогамъ, задержавшимъ вагоны-ледники и пользовавшимся таковыми, а не Центральному Управленію, которое, хотя и вѣдаетъ казенными дорогами, но не можетъ непосредственно нести отвѣтственности за дѣйствія администраціи отдѣльныхъ дорогъ, то **Общій Съѣздъ положилъ** снять съ программы его занятій настоящую претензію М.-В.-Рыбинской д. къ Управленію желѣзныхъ дорогъ, на сумму 16.429 руб. 50 коп., за пользованіе казенными дорогами вагонами-ледниками.

Вопросъ 18. Объ избраніи трехъ членовъ Комиссіи, по вопросу о наймѣ помѣщенія для конторъ всѣхъ трехъ Съѣздовъ—Общаго Конвенціоннаго, Тарифнаго и по дѣламъ Международныхъ сообщеній.

Правленіе Общества Московско-Виндаво Рыбинской желѣзной дороги внесло въ Общій Съѣздъ вопросъ объ объединеніи въ одномъ помѣщеніи конторъ всѣхъ трехъ Съѣздовъ, пояснивъ слѣдующее:

„Конторы Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ не объединены въ настоящее время въ одномъ квартирномъ помѣщеніи, что представляетъ во многихъ отношеніяхъ неудобство, которое, казалось бы, слѣдуетъ стремиться устранить. Для этого удобнымъ моментомъ является данное время, когда въ Петроградѣ предстоятъ постройки большихъ домовъ и въ нихъ заблаговременно можно арендовать помѣщеніе съ условіемъ приспособить его къ потребностямъ всѣхъ трехъ Съѣздовъ. Такъ, напримѣръ, можно указать, на предстоящій къ постройкѣ домъ на Морской улицѣ, Русскаго для внѣшней торговли Банка. Несомнѣнно, Банкъ охотно пойдетъ навстрѣчу предложенію Съѣздовъ и приспособитъ въ строящемся домѣ какое угодно помѣщеніе для всѣхъ Конторъ Съѣздовъ.

Въ настоящее время расходуется на наемъ, отопленіе и освѣщеніе помѣщеній для Съѣздовъ около 33 тыс. рублей. Объединеніе Съѣздовъ въ одномъ помѣщеніи составитъ значительныя удобства и не потребуетъ, вѣроятно, никакого увеличенія этой суммы, возможно, что такое объединеніе позволитъ даже нѣсколько сократить ее“.

Къ сему Правленіе присовокупило, что для всесторонняго обслѣдованія этого вопроса было бы цѣлесообразно образовать особую Коммиссію. (Цирк. Зав. дѣлами Общаго Съѣзда 13 марта 1915 г. № 144/822).

Справка I.

Въ 1914 году израсходовано на наемъ помѣщеній для Съѣздовъ Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международнаго, общею площадью 670 кв. саженъ, а также на освѣщеніе, отопленіе и ремонтъ помѣщеній—всего 34.648 р. 65 коп.

Принимая во вниманіе тѣсноту помѣщенія Общихъ Конвенціоннаго и Тарифнаго Съѣздовъ, а также Съѣзда по Международнымъ сообщеніямъ, вызванную увеличеніемъ штата, въ виду постоянно прогрессирующаго увеличенія работы сихъ Съѣздовъ, для новаго ихъ помѣщенія потребовалось бы, приблизительно, около 960 кв. саженъ.

Справка II.

Правленіе 1-го Общества подъѣздныхъ путей и Завѣдывающій дѣлами международныхъ сообщеній, въ отзывахъ своихъ по сему вопросу, полагаютъ необходимымъ, въ предвидѣніи постепеннаго, впослѣдствіи, увеличенія наемной платы за помѣщенія Съѣздовъ, обсудить нынѣ же вопросъ о постройкѣ для помѣщеній всѣхъ трехъ Съѣздовъ, въ центральной части города, собственнаго зданія, что можетъ оказаться болѣе выгоднымъ, чѣмъ наемъ квартиръ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ постановилъ: для разсмотрѣнія сего вопроса во всей его полнотѣ образовать Особую Коммиссію въ составѣ членовъ: Ф. О. Магазинга, В. С. Зелля, Ю. А. Лэмпицкаго, Г. Г. Кобылинскаго и Г.г. Завѣдывающихъ всѣми тремя Съѣздами, и просить ихъ результаты своихъ по этому вопросу трудовъ доложить одному изъ ближайшихъ Общихъ Съѣздовъ.

Вопросъ 19. О разсмотрѣніи заключеній 80 Расчетной Коммиссіи по вопросамъ 95, 100 и 158 программы ея занятій.

Разсмотрѣнію настоящаго Общаго Съѣзда подлежатъ вопросы 95, 100 и 158 протокола Разсчетной Коммиссіи № 80, отложенные CXXXIV Общимъ Съѣздомъ при утвержденіи имъ названнаго протокола.

Общій Съѣздъ, отложивъ разсмотрѣніе вопроса 158, касающагося разсчетовъ за подвижной составъ бывшій въ командировкѣ на Дальнемъ Востокѣ по случаю войны съ Японіей, впредь до обсужденія Съѣздомъ общаго вопроса о порядкѣ урегулированія означенныхъ разсчетовъ, перешелъ къ разсмотрѣнію вопросовъ 95 и 100.

Вопросъ 95. Требованіе Р.-Уральской ж. д. къ Южнымъ ж. д., на сумму 54 руб.

Обстоятельства настоящаго дѣла изложены въ нижеслѣдующемъ отношеніи Правленія О-ва Р.-Уральской ж. д. отъ 7 октября 1911 г., за № 43149/8080.

„Южныя дороги при первоначальномъ разсчетѣ за декабрь 1909 г. за отправки Нахой—Николаевъ за №№ 431, 430 и 434 не уплатили намъ 54 р. сбора за переправу черезъ Волгу. Вслѣдствіе сего, означенная сумма нами своевременно была затребована отъ Южныхъ дорогъ. На это требованіе Южныя дороги сообщили, что плата за Волгу по грузовымъ документамъ, на основаніи § 156 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, не была проставлена, почему при выдачѣ груза не была взыскана, а при отношеніи, отъ 6 сентября с/г. № 734843, препроводили самые документы, по которымъ оказалось, что плата за Волгу по таковымъ дѣйствительно не была указана станціею отправленія.

„Имѣя въ виду, что отвѣтственность за вѣрное исчисленіе провозной платы и дополнительныхъ сборовъ, помѣщенныхъ въ Общемъ Тарифѣ, возложена на дорогу назначенія, и что сборъ за переправу черезъ Волгу вошелъ въ Общій Тарифъ и таковой сборъ аналогиченъ со сборами за перегрузку и узловымъ передаточнымъ сборомъ, исчисленіе платы за которые возложено на дорогу назначенія, Правленіе Общества внесло это дѣло на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи, для рѣшенія вопроса, освобождается ли дорога назначенія отъ взысканія сбора за

переправу черезъ Волгу въ тѣхъ случаяхъ, когда сборъ этотъ не будетъ указанъ въ документахъ станціею отправленія,—или же таковой, какъ вошедшій въ Общій Тарифъ, долженъ взыскиваться станціею на общемъ основаніи?"

По существу приведеннаго дѣла въ Разсчетную Коммиссію поступилъ слѣдующій отзывъ Управленія Южныхъ жел. дорогъ, отъ 28 ноября 1911 г. за № 739610:

„Контроль Сборовъ Рязанско-Уральской ж. д., отношеніемъ отъ 7 октября за № 43150/8081, увѣдомилъ, что вопросъ объ отказѣ Службою Сборовъ Южныхъ ж. д. произвести уплату особаго сбора за переправу грузовъ черезъ рѣку Волгу, за неуказаніемъ такового въ дорожныхъ документахъ внесенъ на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи.

„Суть по настоящему дѣлу заключается въ слѣдующемъ:

„Отношеніемъ отъ 11 февраля 1911 г. за № 6853/1213, Контроль Сборовъ Рязанско-Уральской ж. д. въ числѣ другихъ суммъ затребовалъ по отправкамъ Нахой—Николаевъ за №№ 430, 431 и 434, состоявшемся въ ноябрѣ 1909 г. уплаты по 18 руб. по каждой особаго сбора за переправу черезъ рѣку Волгу. Такъ какъ сборъ этотъ, проставляемый обыкновенно въ 38 разсчетной графѣ дорожной вѣдомости, по даннымъ отправкамъ указанъ не былъ, то Служба Сборовъ Южныхъ ж. д., на основаніи § 156 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, въ уплатѣ сего сбора отказала, о чемъ и сообщила отношеніемъ отъ 20 апрѣля 1911 г. за № 726471.

„Послѣ этого Контроль Рязанско-Уральской ж. д. 30 іюня 1911 г. за № 28020/5073 по отношенію этихъ отправокъ сообщилъ дословно слѣдующее: *„покорнѣйшая просьба выслать дорожныя вѣдомости и дубликаты накладныхъ, для посылки начета на станцію"*, что Служба Сборовъ и исполнила, препроводивъ просимые документы 6 сентября 1911 г. при отношеніи за № 734843.

„Такимъ образомъ, не возражая противъ мотивовъ отказа въ уплатѣ затребованныхъ суммъ, Контроль Сборовъ внесъ настоящій вопросъ на разрѣшеніе Разсчетной Коммиссіи. Возражать, впрочемъ, Контроль Сборовъ Р.-Ур. ж. д. и не могъ, такъ какъ по аналогичному вопросу объ отправкахъ Николаевскъ Ур.—Николаевъ за №№ 15119 и 15121, отъ января 1910 г., по коимъ вслѣдствіе запроса Службы Сборовъ, въ виду заявленной претензіи о переборѣ, сообщилъ, отношеніемъ отъ 1 сентября 1910 г. за № 10/74080, о своемъ несогласіи на выплату переборовъ за переправу черезъ Волгу, несмотря на то, что согласно дѣйствующихъ тарифныхъ правилъ, переборы этихъ сборовъ были очевидны.

„Къ сему Служба Сборовъ считаетъ необходимымъ добавить, что въ послѣдующей перепискѣ по аналогичнымъ вопросамъ, Контроль Сборовъ Р.-Ур. ж. д. заявляетъ, что сборъ за переправу черезъ Волгу аналогиченъ со сборомъ за перегрузку, проставляемымъ въ 9 разсчетной графѣ грузовыхъ документовъ, причемъ правильность начисленія послѣдняго возложена на ст. назначенія и не можетъ быть подводимъ подъ категорію сборовъ, поименованныхъ въ разсчетныхъ графахъ 27—40. Съ послѣднимъ толкованіемъ едва ли можно согласиться, во-первыхъ, потому, что сборъ за перегрузку по Общему Тарифу отнесенъ къ списку *дополнительныхъ* сборовъ, а сборъ за переправу черезъ Волгу есть *особый* сборъ, въ списокъ не вошедшій, а во-вторыхъ, и потому, что даже дополнительные сборы, какъ, напримѣръ, сборъ „за взвѣшиваніе при отправленіи“ на основаніи § 156 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, „исчисляются станціею назначенія, лишь при указаніи сего сбора станціею отправленія въ документахъ“. Независимо отъ этого, Служба Сборовъ Южныхъ ж. д. проситъ Разсчетную Коммиссію при разрѣшеніи вопроса относительно обязанности Южныхъ дорогъ платить сборъ за переправу черезъ Волгу въ томъ случаѣ, когда сборъ сей въ документахъ не обозначенъ, коснуться также вопроса относительно того, гдѣ именно въ дорожныхъ документахъ долженъ быть помѣщаемъ сборъ за переправу: въ графѣ ли 38, какъ до сихъ поръ практиковалось, или же таковой долженъ быть помѣщаемъ въ другихъ графахъ дорож. вѣдом. и въ какихъ именно“.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ засѣданіи Разсчетной Коммиссіи, членами ея были, по существу дѣла, высказаны нижеслѣдующія разныя мнѣнія.

Нѣкоторые члены Коммиссіи, признавая доводы Р.-Уральской ж. д. вполнѣ обоснованными, съ своей стороны находили, что сборъ за переправу черезъ Волгу, опубликованный въ тарифѣ, долженъ, именно въ силу такого опубликованія его, быть взимаемъ на станціи назначенія груза внѣ зависимости отъ того,—проставленъ ли онъ въ дорожной вѣдомости или нѣтъ.

Другіе же члены Коммиссіи указывали, что нельзя не принимать во вниманіе тѣхъ крайнихъ затрудненій, въ какихъ окажутся агенты станцій назначенія, которымъ придется, въ случаѣ принятія приведеннаго выше мнѣнія, независимо отъ провѣрки тарифовъ, выяснить еще по каждой отправкѣ,—не причитается ли по ней какого-либо особаго сбора въ пользу той или иной дороги, установленнаго въ виду особенностей пути, какъ, напримѣръ, данный сборъ за переправу и родственные ему, по характеру и свойству, сборы за Двинскій и Аму-Дарьинскій мосты

Въ разбираемомъ случаѣ сборъ причитался дорогѣ отправленія, которая, будучи единственно заинтересованной во взысканіи его, казалось бы, не имѣла никакихъ основаній, проставляя въ документахъ провозныя платы, умалчивать именно объ этомъ, совершенно исключительномъ и ей же самой причитающемся, сборѣ. Неуказаніе его, по мнѣнію членовъ Коммиссіи, совершенно освобождало дорогу назначенія отъ заботы выяснить вопросъ,—не приходится ли на долю дороги отправленія еще какого-либо сбора, кромѣ проставленныхъ въ документахъ.

По симъ основаніямъ часть членовъ Коммиссіи полагала, съ своей стороны, справедливымъ настоящее требованіе Р.-Уральской ж. д. признать подлежащимъ удовлетворенію.

О таковыхъ разныхъ мнѣніяхъ по данной претензіи **Разсчетная Коммиссія постановила** представить Общему Съѣзду, принципіальную же часть вопроса внести на обсужденіе III Съѣзда г.г. Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ.

Справка.

Результатомъ разсмотрѣнія сего вопроса на III Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, а засимъ на CXXIII Общемъ Съѣздѣ (вопр. 12, прил. № 30) явилось разъясненіе названнаго Съѣзда по § 156 Соглашенія о пр. сообщеніи о томъ, что такіе дополнительные сборы, какъ за переправы черезъ рѣки, мостовой сборъ и т. п., которые хотя и включены въ дѣйствующіе тарифы, но подлежатъ взысканію только въ случаяхъ исполненія желѣзными дорогами тѣхъ манипуляцій надъ грузами, за которые данный сборъ взыскивается, должны быть проставляемы въ дорожныхъ документахъ тѣми желѣзными дорогами, которымъ такіе сборы принадлежатъ, и дороги назначенія за правильность взысканія такихъ сборовъ не отвѣчаютъ. (Цирк. З. д. О. С. 15 февр. 1913 г. № 226/746).

Такимъ образомъ, за разрѣшеніемъ принципіальнаго вопроса, настоящему Общему Съѣзду предстоитъ вынести окончательное рѣшеніе по вышеизложенному требованію Рязанско-Уральской ж. дороги къ Южнымъ ж. д. о переразсчетѣ на сумму 54 рубля.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, заслушавъ изложенное и принимая во вниманіе приведенное выше разъясненіе CXXIII Общаго Съѣзда, **положилъ** настоящее требованіе Рязанско-Уральской ж. дороги отклонить.

Вопросъ 100. Требованіе Сызр.-Вяземской жел. дор. къ Юго-Восточнымъ жел. дорогамъ, на сумму 1.836 р. 21 к.

Настоящій вопросъ внесенъ на расмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи предложеніемъ Управленія жел. дор., отъ 12 сентября 1911 года, за № 9638, послѣдовавшимъ по рапорту Начальника Сызр.-Вяземской жел. дороги въ названное Управленіе отъ 16 августа того же года, за № 7/6532/137.

Означенный рапортъ нижеслѣдующаго содержанія:

„По 7-ми отправкамъ малой скорости пассажировъ IV класса въ 1909—1911 гг. Юго-Восточныя дороги не произвели разчетовъ и на требованія о семъ отвѣтили отказомъ, ссылаясь на пропускъ срока, установленнаго § 19 Общаго Соглашенія о прямомъ пассажирскомъ и багажномъ сообщеніи.

„Такъ какъ по спорнымъ отправкамъ перевозка пассажировъ IV класса была совершена по накладнымъ малой скорости, то несомнѣнно и срокъ разсчета по нимъ въ силу § 163 Соглашенія о прям. сообщ. (прежняя редакція) надлежитъ считать годичный, а не 6-ти мѣсячный, какъ это неправильно понимаютъ Юго-Восточныя дороги, примѣняя § 19 Общ. пасс. багаж. Соглаш., предусматривающаго перевозку по пассажирскимъ билетамъ и по багажнымъ квитанціямъ, а не по грузовымъ документамъ.

„На основаніи вышеизложеннаго и представляя при семъ перечень не разсчитанныхъ отправокъ, Управленіе дороги имѣетъ честь покорнѣйше просить о внесеніи этого дѣла на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ на предметъ взысканія съ Юго-Восточныхъ дорогъ суммы 1.836 руб. 21 коп., изъ которыхъ причитается на долю дорогъ.

Сызрано-Вяземской	184	руб.	03 коп.
Самаро-Златоустовской	669	„	74 „
Сибирской	982	„	44 „

При разсмотрѣніи настоящаго дѣла въ засѣданіи Разсчетной Коммиссіи былъ возбужденъ, помимо даннаго конкретнаго случая, общій принципіальный вопросъ о томъ, какіе сроки для разсчетовъ и послѣдующихъ ихъ исправленій надлежитъ примѣнять къ перевозкамъ пассажировъ по накладнымъ: установленные для пассажирскаго сообщенія или существующіе для перевозокъ по грузовымъ документамъ.

По этому поводу въ засѣданіи было прежде всего отмѣчено, что нынѣ вопросъ этотъ представляется неопредѣленнымъ, благодаря неясности соотвѣтствующихъ §§ Соглашенія, что и повлекло за собою, съ

одной стороны, недоразумѣнія, въ родѣ подлежащаго нынѣ разрѣшенію а, съ другой, — внесеніе его на обсужденіе III Съѣзда Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, что сдѣлано по иниціативѣ Моск.-Брестской жел. дороги.

Далѣе, обращаясь къ существу разбираемаго вопроса, члены Разсчетной Коммиссіи, со своей стороны, полагали, что накладная, по которой слѣдуютъ пассажиры, а не грузъ, есть вполнѣ самостоятельный перевозочный документъ, существенно разнящійся и отъ обыкновенной грузовой накладной,—потому что по нему перевозится не товаръ, а пассажиры, благодаря чему это какъ бы своего рода коллективный билетъ—и вмѣстѣ съ тѣмъ, и отъ обыкновеннаго пассажирскаго билета, который, какъ извѣстно, на дорогу назначенія легко можетъ и не попасть, тогда какъ такая накладная-билетъ регистрируется на передаточныхъ пунктахъ и попадаетъ на дорогу назначенія не только обязательно, но и, такъ сказать, вполнѣ оффиціальнымъ порядкомъ.

Изложенныя соображенія, казалось бы, заставляютъ признать, что самое теченіе этой накладной и послѣдующія разсчетныя манипуляціи съ ней на дорогѣ назначенія обусловливаютъ собой примѣненія къ ней не пассажирскихъ, а грузовыхъ сроковъ для исправленія разсчетовъ.

Изъ приведеннаго принципіальнаго воззрѣнія естественно вытекаетъ выводъ о томъ, что требованіе Сызрано-Вяземской ж. д., казалось бы должно подлежать удовлетворенію.

Однако, членъ Коммиссіи, А. И. Синдѣевъ, со своей стороны, остался по сему вопросу при особомъ мнѣніи. Указывая, что подобныя отправки проводятся по отчетамъ пассажирскаго сообщенія, названный членъ Коммиссіи полагалъ, что и сроки для исправленія разсчетовъ по нимъ должны примѣняться установленные Общимъ Соглашеніемъ о прямомъ пассажирскомъ и багажномъ сообщеніи, т. е. для даннаго случая только 6, а не 12 мѣсяцевъ.

Къ изложенному А. И. Синдѣевъ присовокупилъ, что аналогичное мнѣніе было высказано и LXXIX Общимъ Съѣздомъ по в. 13 его программы,—на что со стороны прочихъ членовъ Коммиссіи послѣдовало возраженіе, что, съ одной стороны, сужденія названнаго Съѣзда не разрѣшаютъ вполнѣ опредѣленно этого вопроса, а съ другой,—если даже истолковать эти сужденія въ смыслѣ, указанномъ А. И. Синдѣевымъ, то все же представлялось бы болѣе справедливымъ считать ихъ дѣйствительными только для того момента и тѣхъ обстоятельствъ, какія имѣли мѣсто во время засѣданія этого Общаго Съѣзда.

Засимъ **Разсчетная Коммиссія постановила** о таковыхъ разныхъ мнѣніяхъ представить Общему Съѣзду.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, А. И. Синдѣевъ, въ дополненіе къ заявленію своему по настоящему вопросу при разсмотрѣніи дѣла въ Разсчетной Коммиссіи, указалъ, что мнѣніе LXXIX Общаго Съѣзда было всецѣло раздѣлено и III Съѣздомъ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ, который, разсмотрѣвъ вопросъ о порядкѣ разсчетовъ за перевозки пассажировъ IV класса (в. 42 программы), постановилъ производить разсчеты по означеннымъ отправкамъ по документамъ пассажирской отчетности. Такимъ образомъ постановленіями обоихъ названныхъ Съѣздовъ о проведеніи отправокъ пассажировъ IV класса по отчетамъ пассажирскаго сообщенія само собою предрѣшенъ и вопросъ о разсчетахъ между жел. дорогами по означеннымъ отправкамъ въ смыслѣ подчиненія этихъ разсчетовъ порядку и срокамъ, предусмотрѣннымъ Общимъ Соглашеніемъ о прямомъ пассажирскомъ и багажномъ сообщеніи. Поэтому при исправленіи разсчетовъ за перевозки пассажировъ IV класса долженъ соблюдаться срокъ, установленный § 19 названнаго Соглашенія, а не сроки для переразсчетовъ по § 163 Согл. о прям. товарномъ сообщеніи.

Представитель казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Московскаго района, В. С. Зелль, присоединяясь къ мнѣнію А. И. Синдѣева и находя со своей стороны, что накладныя, выданныя взамѣнъ билетовъ, представляютъ собою какъ бы коллективный билетъ и не могутъ считаться грузовыми документами, отмѣтилъ при этомъ, что, во всякомъ случаѣ, чисто-формальный вопросъ о томъ къ какой категоріи документовъ—пассажирскихъ или грузовыхъ—слѣдуетъ относить накладную, выданную на проѣздъ пассажировъ IV класса, не долженъ бы имѣть рѣшающаго значенія при установленіи порядка разсчетовъ за означенныя перевозки, по существу своему пассажирскія, а не грузовыя, почему допускать смѣшеніе этихъ перевозокъ съ грузовыми, примѣняя къ нимъ разсчетные сроки, установленные для сихъ послѣднихъ, едва ли желательно.

Приведенное мнѣніе А. И. Синдѣева и В. С. Зелля встрѣтило, однако, возраженіе со стороны большинства Членовъ Общаго Съѣзда, указывавшихъ, что накладныя, по которымъ перевозятся пассажиры IV класса, въ отличіе отъ пассажирскихъ билетовъ, регистрируются на передаточныхъ пунктахъ и обязательно попадаютъ на дорогу назначенія. Если отправки пассажировъ IV класса окажутся неразсчитанными, то установить это дороги слѣдованія, особенно транзитныя, могутъ лишь по передаточнымъ вѣдомостямъ. Это даетъ извѣстное основаніе къ тому, чтобы для истребованія разсчета за пропущенныя въ счетахъ отправки пассажировъ IV класса предоставить дорогамъ срокъ такой же продолжительности, какъ и для грузовыхъ отправокъ, такъ какъ

выдѣлять особо пассажирскія отправки изъ общей массы грузовыхъ весьма затруднительно. Поэтому представлялось бы болѣе правильнымъ, чтобы перевозки пассажировъ по накладнымъ подчинялись, въ отношеніи сроковъ для разсчетовъ, прочимъ перевозкамъ, совершаемымъ по накладнымъ.

Что же касается самой претензіи Сызрано-Вяземской ж. дороги, то при рѣшеніи этого дѣла необходимо имѣть въ виду, что вопросъ о срокахъ для разсчетовъ за перевозки пассажировъ IV класса оставался до настоящаго времени нерѣшеннымъ и что нѣкоторыми дорогами и нынѣ отправки эти проводятся по учетнымъ вѣдомостямъ товарнаго сообщенія. При такомъ неопредѣленномъ положеніи вопроса о срокахъ для разсчетовъ за пассажировъ IV класса, казалось бы, не имѣется достаточныхъ основаній ставить въ вину Сызрано-Вяземской ж. дорогѣ несоблюденіе сроковъ для разсчетовъ по пассажирскому сообщенію, принявъ во вниманіе при этомъ, что сроки для разсчетовъ по § 163 Соглашенія о прямомъ сообщеніи были ею вполнѣ соблюдены.

Въ виду обнаружившихся такимъ образомъ разныхъ мнѣній по принципіальному вопросу о томъ, какіе сроки для разсчетовъ и послѣдующихъ ихъ исправленій надлежитъ примѣнять къ перевозкамъ пассажировъ по накладнымъ, означенный вопросъ былъ поставленъ Предсѣдателемъ на баллотировку, причемъ за установленіе по отношенію къ разсчетамъ за означенныя перевозки сроковъ пассажирскаго сообщенія высказались представитель казенныхъ жел. дорогъ Московскаго района и представители 3 частныхъ жел. дорогъ: Сѣверо-Донецкой Юго-Восточныхъ и Ферганской, большинство же членовъ Общаго Съѣзда (9 голосовъ) высказалось за примѣненіе къ означеннымъ перевозкамъ разсчетныхъ сроковъ, установленныхъ для грузовыхъ перевозокъ.

Обращаясь засимъ къ настоящему требованію Сызрано-Вяземской жел. дороги къ Юго-Восточнымъ о переразсчетѣ на сумму 1836 р. 21 к., **Общій Съѣздъ**, тѣмъ же большинствомъ голосовъ, **положилъ** таковое довлетворить.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 20.—О разсмотрѣніи заключеній 85 Разсчетной Коммиссіи по вопросамъ 81, 130 и 131 программы ея занятій.

CXXXII Общій Съѣздъ, при разсмотрѣніи имъ, по вопросу 41 заключеній 85 Разсчетной Коммиссіи, постановилъ отложить обсужденіемъ вопросы 81, 130 и 131 протокола названной Коммиссіи до одного изъ послѣдующихъ Общихъ Съѣздовъ.

Въ виду сего означенные выше вопросы протокола 85 Разсчетной Коммиссіи докладываются настоящему Общему Съѣзду.

Вопросъ 81.—Требованіе Сѣверныхъ жел. дор. къ Русскому О-ву Парох. и Торговли на сумму 2 руб. 69 коп.

Обстоятельства настоящаго дѣла изложены въ отношеніи Управленія Сѣверныхъ жел. дор., отъ 20 мая 1911 года, за № 655/8/17006, нижеслѣдующаго содержанія:

„На запросъ Сѣверныхъ ж. дорогъ отъ 16 декабря 1906 г. за № 24247, о разсчетѣ отправки отъ 20 апрѣля 1906 г. Москва гор.—Тифлисъ за № 1978, Закавказскія дороги, отношеніемъ отъ 18 декабря 1907 г., за № 180834, сообщили, что поименованная отправка не прибывала на дорогу назначенія.

„Посланный Сѣверными дорогами 8 іюня 1908 г., розыскной листъ за № 14190 былъ препровожденъ Южными дорогами Русскому О-ву Пароходства и Торговли при надписи отъ 30 апрѣля 1908 года за № 49600.

„Агентство указаннаго Пароходства (въ Батумѣ), отношеніемъ отъ 20 августа 1909 г. за № 267, сообщило Сѣвернымъ дорогамъ, что отправка Москва гор.—Тифлисъ за № 1978 не прибывала и утрачена внѣ предѣловъ Пароходства.

„На отношеніе Сѣверныхъ дорогъ о розыскѣ означенной отправки Служба Сборовъ Южныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 16 февраля с. г., за № 793177, сообщила, что разслѣдованіемъ въ предѣлахъ Южныхъ дорогъ установлено, что грузовые документы по отправкѣ Москва гор.—Тифлисъ № 1978 были переданы въ Ѳеодосіи Русскому О-ву Пароходства и Торговли 5 мая 1906 г. по передаточной вѣдомости № 976, вслѣдствіе этого и было (Южными дорогами) послано въ Главную Контору Русскаго О-ва Пароходства и Торговли отношеніе 14 декабря 1909 г. за № 242039, съ просьбою сообщить, переданы ли документы по отправкѣ Москва гор.—Тифлисъ за № 1978 на дорогу назначенія,

или же таковые остались въ предѣлахъ Пароходства. Несмотря на 6 повтореній—отвѣтъ отъ Пароходства Южными дорогами не полученъ.

„Сѣверныя дороги, на обязанности которыхъ лежитъ производство матеріальнаго учета поименованной отправки, вынуждены были обратиться въ Управленіе ж. дорогъ, рапортомъ отъ 8 марта 1911 года за № 478/8/1190, о неполученіи отвѣта отъ Русскаго О-ва Пароходства и Торговли на отношеніе Южныхъ дорогъ отъ 14 декабря 1909 г. за № 242039 (о передачѣ на дорогу назначенія документовъ по отправкѣ Москва гор.—Тифлисъ № 1978).

„Управленіе желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 18 апрѣля с. г. за № 1028, увѣдомило, что, по сообщенію Главной Конторы Русскаго О-ва Пароходства и Торговли, принятые отъ Южныхъ дорогъ, при передаточной вѣдомости за № 976, документы по отправкѣ Москва гор.—Тифлисъ № 1978, при дѣлахъ О-ва не находятся и, какъ предполагаетъ это само Общество, вѣроятно, утрачены.

„Изъ изложеннаго усматривается, что запросъ о разсчетѣ поименованной отправки былъ посланъ Сѣверными дорогами на Закавказскія дороги своевременно; розыскной листъ Сѣверныхъ дорогъ былъ пересланъ Южными дорогами Пароходству (съ указаніемъ передачи груза) при надписи отъ 30 апрѣля 1908 г. именно въ то время, когда дорожные документы означенной отправки, въ силу § 23 Согл. о перевозкѣ грузовъ въ Кавк. Закасп. сообщеніи и § 179 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, хранились на дорогѣ прибытія и когда, слѣдовательно, имѣлась возможность установить время разсчета таковой отправки, но Русское Общество Пароходства и Торговли, несмотря на неоднократныя напоминанія со стороны Южныхъ и Сѣверныхъ дорогъ объ ускореніи розыска груза по отправкѣ Москва гор.—Тифлисъ, за № 1978, медлило отвѣтомъ и затянуло переписку по отправкѣ 1906 года до 1911 г., именно до того времени, когда за пропускомъ срока, предусмотрѣннаго §§ 163 и 179 Согл., Сѣверныя дороги лишены возможности обратиться къ дорогѣ прибытія о разсчетѣ поименованной отправки.

„Принимая во вниманіе, что: а) фактъ передачи груза по указанной отправкѣ на Закавказскія дороги не установленъ Пароходствомъ, ибо розыскной листъ за № 14190 до сего времени не возвращенъ по принадлежности и, такимъ образомъ, заявленіе Закавказскихъ дорогъ, что грузъ по отправкѣ Москва гор.—Тифлисъ за № 1978 на таковыя не прибывалъ, не опровергнуто Пароходствомъ, б) подлинные дорожные документы, согласно которымъ долженъ быть произведенъ разсчетъ съ дорогами слѣдованія по указанной отправкѣ не были пересланы Закавказскимъ дорогамъ въ виду утраты таковыхъ Пароходствомъ, то Управленіе Сѣверныхъ дорогъ полагаетъ, что отправка Москва гор.—Тифлисъ за № 1978 не разсчитана для дорогъ слѣдованія по винѣ Русскаго О-ва Пароходства и Торговли.

„Въ виду изложеннаго, находя дальнѣйшую переписку съ Пароходствомъ о розыскѣ груза означенной отправки безполезной, тѣмъ болѣе что срокъ исполненія розыскныхъ листовъ не былъ предусмотрѣнъ Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи, Управленіе Сѣверныхъ дорогъ покорнѣйше проситъ настоящій вопросъ о ликвидаціи отправки Москва гор.—Тифлисъ за № 1978 за счетъ Русскаго О-ва Пароходства и Торговли внести на обсужденіе Разсчетн. Коммиссіи.

„Къ изложенному Управленіе Сѣверныхъ дорогъ присовокупляетъ, что согласно копіи накладной указанной отправки по таковой слѣдовалъ 1 ящ. типографскихъ чернилъ, вѣсомъ 30 ф., за провозъ котораго причитается:

Сѣвернымъ дор.	(сборы гор. станц.)	1 р. 58 к.
М.-Курской „	(за пробѣгъ Москва—Курскъ)	— „ 41 „
Южнымъ „	(за пробѣгъ Курскъ—Ѳеодосія	— „ 70 „
	ИТОГО (казеннымъ дорогамъ) .	2 р. 69 к.

Заслушавъ вышеизложенное и обмѣнявшись мнѣніями по существу приведеннаго вопроса, **Разсчетная Коммиссія постановила** признать настоящее требованіе Сѣверныхъ жел. дор. подлежащимъ удовлетворенію.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Ознакомившись съ обстоятельствами настоящаго дѣла, **Общій Съѣздъ** призналъ заключеніе Разсчетной Коммиссіи правильнымъ и **положилъ** таковое утвердить.

Вопросъ 130.—О томъ, какъ должны разсчитываться дороги при слѣдованіи безплатныхъ грузовъ по частнымъ дорогамъ.

Настоящій вопросъ внесенъ на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи отношеніемъ Правленія О-ва Рязанско-Уральской жел. дор., отъ 26 мая 1911 г., за № 23180/3963, въ которомъ сказано нижеслѣдующее:

„Отношеніемъ Контроля Сборовъ Рязанско-Уральской жел. дороги, отъ 2 октября 1909 г. за № 96682/9402, было предъявлено къ Николаевской жел. дор. требованіе о разсчетѣ за отправку отъ іюня 1908 г. Тифлисъ—СПБ. за № 2362, принятую Рязанско-Уральскою жел. дор., въ Горбачевѣ 19 іюня и сданную на Московско-Кіево-Воронежскую жел. дор. въ Сухиничахъ 21 іюня, которая слѣдовала съ грузомъ „домашнія вещи 12/30 п.“ по наряду № 129.

„На это требованіе Служба Сборовъ Николаевской ж. д., отношеніемъ отъ 2/13 февраля 1910 г. за № 6919/11/2848, просила сообщить время передачи отправки на Николаевскую жел. дор.

„Для выясненія этихъ свѣдѣній Рязанско-Уральская жел. дорога послала 12 мая розыскной листъ за № 40233/4063“.

„Изъ полученнаго обратно Контролемъ Сборовъ розыскного листа усмотрѣно, что отправка прибыла на ст. СПБ.—городъ Сѣверо-Западныхъ жел. дор., и что таковая слѣдовала, согласно телеграммы Предсѣдателя Пораіоннаго Комитета, отъ 18 іюня 1908 г. за № 1637, въ кружномъ направленіи черезъ Горбачево—Сухиничи—Калугу—Москву.

„Вслѣдствіе такого объясненія Сѣверо-Западныхъ жел. дор., Рязанско-Уральская жел. дор. 9 декабря 1910 г. за № 106681/10229 просила о высылкѣ дорожной вѣдомости и наряда, что и было исполнено Службою Сборовъ Сѣверо-Западныхъ жел. дор., изъ разсмотрѣнія коихъ выяснилось, что нарядъ былъ выданъ для безплатной перевозки исключительно по казеннымъ дорогамъ, но, согласно распоряженія Предсѣдателя Пораіоннаго Комитета, путь измѣненъ и грузъ перевезенъ кружнымъ путемъ.

„Принимая во вниманіе, что ст. Горбачево Московско-Курской ж. д., согласно распоряженія Пораіоннаго Комитета, могла направить кружнымъ путемъ только грузы, идущіе за плату, а не безплатные, какъ было въ данномъ случаѣ, Рязанско-Уральская жел. дорога, 25 января 1911 г. за № 3561/662, обратилась къ Московско-Курской съ просьбою о возмѣщеніи причитающейся ей суммы за совершенный провозъ груза въ ея предѣлахъ.

„Служба Сборовъ Московско-Курской жел. дор., въ отвѣтъ на это отношеніе, 7 апрѣля с. г. № 17463/2500А, сообщила, что, согласно § 158 Соглашенія, транзитныя дороги разсчетъ не производятъ и рекомендовала за разсчетомъ обратиться къ Сѣверо-Западнымъ жел. дор., такъ какъ станція Горбачево, направляя грузъ на Рязанско-Уральскую жел. дор., исполняла приказаніе Предсѣдателя Пораіоннаго Комитета.

„Правленіе Общества, считая для себя невозможнымъ обратиться за разсчетомъ къ Сѣверо-Западнымъ жел. дор., какъ къ дорогамъ прибытія, такъ какъ таковыя не имѣли въ своемъ распоряженіи никакихъ суммъ для производства разсчета, а Московско-Курская жел. дор., категорически отклонила требованіе о разсчетѣ за отправку, имѣетъ честь покорнѣйше просить внести это дѣло на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи при Общемъ Съѣздѣ для рѣшенія принципіальнаго вопроса, *какъ должны разсчитываться дороги при слѣдованіи безплатныхъ грузовъ по частнымъ дорогамъ*“.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ разсчетной Коммиссіи, Членами ея было высказано, что по наряду грузъ можетъ быть перевезенъ безплатно только тою дорогою, на провозъ по которой нарядъ былъ выданъ. По сему **Разсчетная Коммиссія постановила** признать, что если вслѣдствіе какихъ бы то ни было причинъ грузъ пройдетъ не въ томъ направленіи, въ какомъ предполагалось, то безплатная перевозка по дорогамъ фактическаго слѣдованія можетъ имѣть мѣсто только при выдачѣ новаго наряда,—на каждую дорогу установленнымъ порядкомъ,—или при соглашеніи о безплатной перевозкѣ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Московско-Казанской жел. дор., Г. Г. Кобылинскій, считалъ необходимымъ отмѣтить, что примѣненіе вышеприведеннаго постановленія Разсчетной Коммиссіи, согласно коему въ случаѣ уклоненія груза отъ первоначальнаго направленія, безплатная перевозка можетъ имѣть мѣсто только при выдачѣ дополнительнаго наряда, можетъ поставить въ весьма затруднительное положеніе пользующихся нарядами желѣзнодорожныхъ служащихъ. Такъ какъ, на практикѣ, учесть заранѣе, что грузъ можетъ уклониться отъ указаннаго въ накладной пути слѣдованія и заблаговременно озоботиться полученіемъ дополнительнаго наряда невозможно, то, очевидно, что грузъ можетъ быть полученъ владѣльцемъ лишь при условіи внесенія извѣстной провозной платы, для чего, однако, у служащаго можетъ не оказаться нужныхъ денегъ.

Признавая, что мотивы, руководившіе Разсчетною Коммиссіей при принятіи сего постановленія, представляются, по существу, правильными, ибо едва ли можно оспаривать то положеніе, что на дороги, невыдававшія наряда на данную перевозку, нельзя возлагать обязательства перевозить грузъ безплатно, Г. Г. Кобылинскій, однако, считалъ себя обязаннымъ обратить вниманіе Общаго Съѣзда, что взысканіе провозныхъ платежей въ пользу дорогъ кружнаго направленія съ пользующихся нарядами служащихъ не соотвѣтствовало бы требованіямъ простой справедливости, почему, не нарушая принципа оплаты перевозки по дорогамъ, не выдававшимъ нарядовъ, въ то же время желательно оградить и интересы желѣзнодорожныхъ агентовъ.

Представитель казенныхъ жел. дорогъ Южнаго раіона, Л. И. Изюмовъ, высказалъ, что по его мнѣнію, и съ формальной стороны въ разсматриваемомъ вопросѣ имѣются достаточныя основанія къ тому, чтобы признать, что плата за провозъ, въ пользу дорогъ кружнаго направленія, во всякомъ случаѣ не можетъ взыскиваться съ грузовладѣльца. Нельзя не считаться съ тѣмъ, что грузъ, хотя бы на безплатную перевозку его и былъ выданъ нарядъ, перевозится по накладной, въ которой предусмотрѣно извѣстное направленіе перевозки. Такимъ образомъ, перевозочнымъ документомъ является накладная, а нарядъ есть лишь документъ на право безплатной перевозки по данной накладной.

Если при этомъ принять во вниманіе, что, по общему правилу, съ грузовладѣльца можетъ быть взыскана плата лишь за то протяженіе, которое указано въ накладной, а не фактически прослѣдованное грузомъ, то ясно, что въ разсматриваемомъ случаѣ грузохозяинъ не долженъ платить ничего, такъ какъ на указанное въ накладной протяженіе перевозки у него имѣется нарядъ. Такимъ образомъ, казалось бы, что настоящій вопросъ можетъ касаться лишь установленія способа и порядка компенсаціи дорогъ кружнаго направленія за счетъ дорогъ, выдавшихъ наряды, безъ отнесенія стоимости перевозки на счетъ грузохозяина.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги Ю. А. Лэмпицкій заявилъ, что, по его мнѣнію, то рѣшеніе настоящаго вопроса, на которомъ остановилась Разсчетная Коммиссія, представляется, съ принципіальной точки зрѣнія, совершенно правильнымъ, такъ какъ нельзя обязывать дороги перевозить безплатно грузы по чужимъ нарядамъ. Что же касается огражденія интересовъ грузовладѣльцевъ, имѣющихъ наряды на безплатную перевозку, но принужденныхъ платить за провозъ, въ виду уклоненія груза отъ указаннаго въ накладной пути слѣдованія, то, казалось бы, что разрѣшеніе этого вопроса путемъ удовлетворенія справедливыхъ ходатайствъ своихъ служащихъ слѣдуетъ предоставить дорогѣ, выдавшей нарядъ.

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ Ф. О. Магазингъ, отмѣтивъ, что расматриваемые случаи перевозки груза, слѣдующаго по наряду, въ кружномъ направленіи, вообще говоря, крайне рѣдки и, что услуги, оказываемыя дорогами другъ другу въ этомъ отношеніи, могутъ быть взаимными, полагалъ, во избѣжаніе усложненія разсчетовъ и принимая во вниманіе нежелательность отнесенія стоимости перевозки на счетъ грузовладѣльцевъ, установить безплатную перевозку такихъ грузовъ, даже въ случаѣ прослѣдованія таковыхъ, по распоряженію Пораіоннаго Комитета, въ кружномъ направленіи по чужимъ дорогамъ.

При дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями единомыслія по настоящему вопросу не было достигнуто, причемъ представители частныхъ ж. дорогъ присоединяясь къ мнѣнію Г. Г. Кобылинскаго и Ю. А. Лэмпицкаго высказались за утвержденіе постановленій Разсчетной Коммиссіи, а представители казенныхъ жел. дорогъ высказались за установленіе безплатной перевозки по дорогамъ кружнаго направленія грузовъ, по коимъ были выданы наряды, если уклоненіе этихъ грузовъ отъ указаннаго въ накладной пути слѣдованія было вызвано распоряженіемъ Пораіоннаго Комитета.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

О вышеизложеныхъ разныхъ мнѣніяхъ по настоящему вопросу **Общій Съѣздъ положилъ** представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Вопросъ 131.—О порядкѣ разсчетовъ между дорогами по сбору въ $^1/_2$ копѣйки съ вагона и версты, взимаемаго при перевозкѣ свѣжихъ фруктовъ въ спеціально приспособленныхъ для того вагонахъ.

Начальникъ Ю.-Западныхъ жел. дор. вошелъ,—8/12 марта 1912 г. въ Управленіе жел. дор. съ рапортомъ за № 544/Вр/1813 ак/2148, слѣдующаго содержанія:

„Въ Сборникѣ Тарифовъ, отъ 15/IX—1911 г. за № 2198, опубликовано ВЫСОЧАЙШЕ утвержденное Положеніе Совѣта Министровъ объ установленіи съ 1-го ноября 1911 г. особаго сбора съ грузохозяевъ за пользованіе при перевозкахъ по желѣзнымъ дорогамъ свѣжихъ фруктовъ, плодовъ и ягодъ спеціально приспособленными для сего вагонами, взыскиваемаго въ размѣрѣ ½ коп. съ вагона и версты въ пользу дорогъ-собственницъ сихъ вагоновъ.

„При учетѣ этого сбора и разсчетахъ съ дорогами для Службы Сборовъ въ настоящее время возникли слѣдующіе вопросы:

„1) Производить-ли разсчетъ по такого рода платежамъ одновременно съ разсчетомъ за провозъ груза или отдѣльно.

„2) Въ случаѣ, если разсчетъ производится одновременно съ разсчетомъ за провозъ, то необходимо разъяснить нижеслѣдующіе вопросы:

„а) Примѣнительно § 156 Соглашенія о прямомъ сообщеніи отвѣтственность за вѣрность разсчета по сборамъ, поименованнымъ подъ №№ 27—40 перечня, указаннаго въ дорожной вѣдомости, возлагается на дорогу, которой эти платежи причитаются. Сборы, поименованные въ дорожныхъ документахъ подъ №№ 22—26, исчисляются станціей отправленія; отвѣтственность же за правильность исчисленія и взысканіе сборовъ, поименованныхъ подъ № 1—21, возлагается на дорогу назначенія. Въ числѣ упомянутыхъ сборовъ, сборъ въ ½ коп. съ вагона и версты не предусмотрѣнъ, а потому при разсчетахъ между дорогами могутъ возникнуть сомнѣнія и разногласія относительно отвѣтственности въ тѣхъ случаяхъ, когда таковой не будетъ проставленъ станціей отправленія въ дорожныхъ документахъ, а станціей назначенія не будетъ взысканъ съ получателя.

„б) Отчисленіе суммъ этого сбора въ пользу дорогъ-собственницъ вагоновъ, очевидно, должно производиться по учетнымъ вѣдомостямъ, такъ какъ иной способъ разсчетовъ между дорогами суммъ, взыскиваемыхъ по накладнымъ, Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи не предусмотрѣнъ.

„Такъ какъ нерѣдки случаи, что въ перевозкахъ не участвуетъ дорога-собственница, а учетныя вѣдомости примѣнительно къ Соглашенію предназначены лишь для разсчетовъ между тѣми дорогами, которыя участвуютъ въ перевозкѣ, то это обстоятельство при разсчетахъ по учетнымъ вѣдомостямъ должно быть оговорено.

„Если бы Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ для разсчетовъ между дорогами суммъ настоящаго сбора былъ подтвержденъ именно этотъ порядокъ, то не найдетъ ли оно возможнымъ, въ цѣляхъ устраненія недоразумѣній и во избѣжаніе справокъ, обязать дороги отправленія такихъ грузовъ проставлять въ соотвѣтствующихъ мѣстахъ дорожныхъ документовъ рядомъ съ № вагона также и фирму, которой таковой принадлежитъ.

„Управленіе Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ имѣетъ честь покорнѣйше просить не отказать въ соотвѣтствующихъ указаніяхъ по существу изложеннаго".

Предложеніемъ Эксплатаціоннаго Отдѣла Управленія жел. дор., отъ 11 апрѣля 1912 годъ за № 7682/1284, настоящій вопросъ былъ внесенъ на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи.

Заслушавъ вышеизложенное и обмѣнявшись мнѣніями по существу приведеннаго вопроса, **Разсчетная Коммиссія постановила** признать нижеслѣдующее: сборъ этотъ по учетнымъ вѣдомостямъ долженъ всегда отчисляться дорогѣ отправленія, на обязанности которой лежитъ уплата его по принадлежности.—Въ дорожныхъ вѣдомостяхъ сборъ этотъ долженъ показываться въ графахъ отъ 27 до 43, съ отмѣткой—за что именно онъ отчисленъ.

Справка. По постановленію 156 Общаго Тарифнаго Съѣзда § 48-б части 1-ой Общаго Тарифа измѣненъ въ томъ смыслѣ, что вышеуказанный сборъ въ $^1/_2$ коп. съ вагона и версты распредѣляется между всѣми дорогами, участвующими въ перевозкѣ, а не отчисляется въ пользу дороги-собственницы вагона.

CXXVI Общій Съѣздъ, разсмотрѣвъ вопросъ 63 своей программы о порядкѣ распредѣленія между дорогами сбора, взимаемаго съ отправителей фруктовъ за пользованіе спеціальными фруктовыми вагонами, и признавъ таковой вполнѣ разрѣшеннымъ упомянутымъ выше постановленіемъ 156 Общаго Тарифнаго Съѣзда, не встрѣтилъ надобности въ какомъ либо особомъ со своей стороны постановленіи по существу сего вопроса.

Кромѣ того вопросъ объ учетѣ и способѣ разсчета между дорогами по сбору въ $^1/_2$ коп. съ вагона и версты въ пользу дорогъ-собственницъ спеціальныхъ фруктовыхъ вагоновъ разсматривался на IV Съѣздѣ Начальниковъ Службъ и Контролей Сборовъ (в. 117, май 1913 г.), который, руководствуясь вышеприведенными постановленіями 156 Тарифнаго и 126 Конвенціоннаго Общихъ Съѣздовъ, призналъ разсчетную сторону этого вопроса отпавшей и обмѣнявшись мнѣніями о томъ, въ какую изъ графъ дорожныхъ документовъ долженъ быть занесенъ означенный сборъ въ $^1/_2$ коп., остановился на предположеніи, что сборъ этотъ подлежитъ включенію въ одну изъ графъ 1—21 накладной и дорожной вѣдомости, причемъ въ дорожной вѣдомости онъ можетъ быть показываемъ въ свободной графѣ 11-а и соотвѣтственно и въ накладной, но съ непремѣннымъ обозначеніемъ „сборъ въ $^1/_2$ коп."

По докладѣ о семъ CXXX Общему Съѣзду (в. 14, прим. № 35) названный Съѣздъ призналъ заключеніе IV Съѣзда Начальниковъ Службъ

и Контролей Сборовъ правильными и положилъ, что сборъ въ $^1/_2$ коп. съ вагона и версты за пользованіе фруктовыми вагонами долженъ быть показываемъ въ графѣ 11-*а* дорожной вѣдомости и соотвѣтственно и въ накладной, съ обязательнымъ обозначеніемъ „сборъ въ $^1/_2$ коп.“.

Управленіе желѣзныхъ дорогъ не нашло, однако, возможнымъ утвердить приведенное постановленіе CXXX Общаго Съѣзда въ виду того, что, согласно циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 16 іюля 1912 года за № 20161/14173, въ графѣ 11-а накладной долженъ проставляться узловой передаточной сборъ.

Впослѣдствіи CXXXIX Общій Съѣздъ, по вопросу 27 программы своихъ занятій, между прочимъ положилъ, чтобы разные случайные сборы какъ то: сборъ за щиты, за пользованіе фруктовыми вагонами и т. п. показывались въ накладныхъ и въ дорожныхъ вѣдомостяхъ отъ руки въ одной изъ свободныхъ строкъ пункта 11-го дорожной вѣдомости и пункта 11-го накладной и ея дубликата.

Означенное постановленіе CXXXIX Общаго Съѣзда Министерствами Путей Сообщеній и Финансовъ утверждено (Цирк. З. д. О. С. 9 февраля 1915 г. № 78/463).

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Заслушавъ вышеприведенную справку, **Общій Съѣздъ положилъ** признать настоящій вопросъ вполнѣ разрѣшеннымъ постановленіемъ CXXXIX Общаго Съѣзда по в. 27.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 21. О разсмотрѣніи заключеній Разсчетной Комиссіи, изложенныхъ въ протоколѣ ея за № 91, по вопросамъ 11, 12, 18, 19, 20, 56 и 86.

Настоящему Общему Съѣзду докладываются перечисленные въ заголовкѣ вопросы протокола Разсчетной Коммисіси за № 91, отложенные CXLII Общимъ Съѣздомъ при утвержденіи имъ заключеніи названной Коммиссіи.

Справка.

Разсмотрѣнныя 91 Разсчетною Коммиссіею требованія о переразсчетахъ за № 11, 12, 19, 20, 56, и 86 ея программы касаются вопроса о производствѣ переразсчетовъ за подвижной составъ, бывшій въ командировкѣ на Дальнемъ Востокѣ по случаю войны съ Японіей.

Означенный вопросъ, неоднократно разсматривавшійся Разсчетной Коммиссіей, а также бывшій уже предметомъ обсужденія на CXXXIX Общемъ Съѣздѣ (вопросъ 12 прогр. его занятій), вызвалъ принципіальные разномысліе между представителями казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Представители казенныхъ жел. дорогъ, ссылаясь на разъясненіе Управленія жел. дорогъ, отъ 21 сент. 1912 г. за № 26119, преподанное Начальнику Юго-Западныхъ жел. дорогъ, о томъ, что разсчеты за бывшій, по случаю войны съ Японіей, въ командировкѣ подвижной составъ, признаются неподлежащими обсужденію Общаго Съѣзда представителей русскихъ жел. дорогъ, такъ какъ таковые разсчеты должны быть производимы не въ порядкѣ Соглашенія о прямомъ сообщеніи, а по особымъ, объявленнымъ, при постановленіи Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія 11 іюня 1892 года правиламъ, служащимъ основаніемъ для разсчетовъ такого рода, коими никакихъ сроковъ для истребованія неправильно уплаченныхъ суммъ не опредѣлено,—не находили возможнымъ согласиться на то, чтобы въ отношеніи переразсчетовъ по означеннымъ перевозкамъ примѣнялся § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи и, слѣдовательно, истеченіе установленнаго симъ §-омъ срока для переразсчетовъ лишало дорогу права производить таковые.

Представители частныхъ жел. дорогъ, въ противность приведенному мнѣнію, указавъ, что разсчеты за командированной во время войны съ Японіей подвижной составъ должны быть отнесены къ разсчетамъ по товарному сообщенію, какъ проведенные по учетнымъ вѣдомостямъ, т. е. въ порядкѣ Соглашенія о прямомъ сообщеніи, полагали, что и послѣдующія исправленія по симъ разсчетамъ, напримѣръ, обратное удер-

жаніе излишнее проведенныхъ по этимъ вѣдомостямъ суммъ должны быть производимы во всемъ согласно съ предусмотрѣннымъ въ упомянутомъ Соглашеніи порядкомъ и, конечно, съ соблюденіемъ опредѣленнаго въ немъ (§ 162) восемнадцати-мѣсячнаго срока на производство переразсчетовъ. Ненарушимость же устанавливаемаго § 162 Согл. о пр. сообщеніи срока, во всѣхъ случаяхъ исправленій по разсчетамъ, неоднократно подтверждалась Общими Съѣздами. Съ другой стороны, по мнѣнію представителей частныхъ жел. дорогъ, разъясненіе Управленія жел. дорогъ, преподанное нѣкоторымъ казеннымъ дорогамъ, едва ли можетъ быть разсматриваемо, какъ обязательное для всѣхъ дорогъ распоряженіе, могущее поколебать сроки, установленные Соглашеніемъ о прямомъ сообщеніи.

Помимо сего, обращаясь къ фактической сторонѣ этого дѣла, представители частныхъ дорогъ считали необходимымъ отмѣтить, что документы, относящіеся къ спорнымъ перевозкамъ, за давностью срока уничтожены и, такимъ образомъ, въ настоящее время не представляется уже возможнымъ провѣрить правильность производимыхъ удержаній.

О приведенныхъ выше разныхъ мнѣніяхъ по вопросу о порядкѣ производства переразсчетовъ за перевозки подвижного состава, бывшаго въ командировкѣ, по случаю войны съ Японіей, на Дальнемъ Востокѣ, CXXXIX Общій Съѣздъ положилъ представить М-вамъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій, обращаясь къ требованіямъ дорогъ о переразсчетахъ, относящимся къ перевозкамъ подвижного состава, бывшаго въ командировкѣ на дальнемъ Востокѣ по случаю войны съ Японіей, отмѣтилъ, что до настоящаго времени по всѣмъ означеннаго рода дѣламъ, неоднократно бывшимъ уже предметомъ разсмотрѣнія въ Разсчетной Коммиссіи, а также и на Общемъ Съѣздѣ, соглашенія между спорящими дорогами не было достигнуто, главнымъ образомъ, какъ видно изъ доложенной Общему Съѣзду справки, вслѣдствіе принципіальнаго разногласія между казенными и частными желѣзными дорогами по вопросу о порядкѣ, въ которомъ слѣдуетъ регулировать разсчеты по означеннымъ перевозкамъ. Кромѣ того нѣкоторыми дорогами указывалось на отсутствіе у нихъ, за давностью срока, документовъ, которые давали бы возможность провѣрить правильность производимыхъ нынѣ удержаній.

Со своей стороны Ю. А. Лэмпицкій, указавъ на значительность спорныхъ суммъ и несомнѣнное наличіе извѣстныхъ особенностей въ

условіяхъ самихъ перевозокъ бывшаго въ командировкѣ подвижного состава, полагалъ возможнымъ,—считаясь съ необходимостью найти выходъ изъ создавшагося положенія,—не настаивать на соображеніяхъ формальнаго характера о пропускѣ казенными желѣзными дорогами срока на производство переразсчетовъ и согласиться на разсмотрѣніе спорныхъ разсчетовъ по существу. Главнымъ затрудненіемъ въ этомъ отношеніи, несомнѣнно, явится отсутствіе разсчетныхъ и иныхъ документовъ, подтверждающихъ правильность производимыхъ нынѣ казенными жел. дорогами удержаній, однако, если бы казенными дорогами были доставлены достаточныя доказательства того, что удерживаемыя нынѣ суммы были въ дѣйствительности получены дважды—по товарнымъ разсчетамъ и отъ Военнаго Вѣдомства,— то М.-К.-Воронежская жел. дорога не будетъ возражать противъ обратнаго удержанія излишне полученныхъ суммъ, несмотря на пропускъ срока для переразсчетовъ по § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

При этомъ Ю. А. Лэмпицкій, указавъ на значительное число подобныхъ дѣлъ, остающихся до сего времени нерѣшенными, а также возможность дальнѣйшаго ихъ поступленія въ Общій Съѣздъ, высказалъ пожеланіе о томъ, чтобы вопросъ о регулировкѣ разсчетовъ за перевозки подвижного состава, бывшаго въ командировкѣ на Дальнемъ Востокѣ по случаю войны съ Японіей, былъ внесенъ на разсмотрѣніе одного изъ послѣдующихъ Съѣздовъ, въ общемъ видѣ, т. е. какъ для обсужденія съ принципіальной стороны, о порядкѣ переразсчетовъ, такъ и для разсмотрѣнія по существу всѣхъ спорныхъ дѣлъ, возникшихъ между дорогами на почвѣ переразсчетовъ по означеннымъ перевозкамъ.

Для сего представлялось бы желательнымъ предложить всѣмъ дорогамъ сообщить Съѣзду перечни такихъ спорныхъ дѣлъ со всѣми относящимися къ нимъ матеріалами.

Общій Съѣздъ соглашаясь съ мнѣніемъ Ю. А. Лэмпицкаго, **положилъ** просить Завѣдывающаго дѣлами обратиться къ дорогамъ съ циркулярнымъ предложеніемъ о сообщеніи всѣхъ до настоящаго времени не урегулированныхъ дѣлъ по разсчетамъ за перевозки подвижного состава, бывшаго въ командировкѣ на Дальнемъ Востокѣ по случаю войны съ Японіей, съ относящимися къ нимъ матеріалами, по полученіи каковыхъ внести на обсужденіе Общаго Съѣзда вопросъ о способѣ ликвидаціи разсчетовъ за означенныя перевозки.

Заслушавъ засимъ заключеніе 91 Разсчетной Коммиссіи по вопросу 18 ея протокола, **Общій Съѣздъ положилъ таковое утвердить.**

Заявленіе Представителя 1-го Общества подъѣздныхъ путей.

Представитель 1-го Общества подъѣздныхъ путей, К. М. Новиковъ, заявилъ, что, согласно протоколу 91-й Разсчетной Коммиссіи, внесенный на ея разсмотрѣніе вопросъ (по прогр. № 24) о претензіи 1-го Общества подъѣздныхъ путей къ Сѣверо-Западнымъ жел. дорогамъ на сумму 1127 руб. 99 коп. былъ снятъ съ программы названной Коммиссіи „въ виду пропуска дорогою-претендательницею срока для внесенія дѣла въ Общій Съѣздъ, по § 164-а Соглашенія о прямомъ сообщеніи".

Означенное постановленіе Разсчетной Коммиссіи основано, очевидно, на томъ, что въ препровожденномъ Правленіемъ 1-го Общества въ дѣлопроизводство Разсчетной Коммиссіи изложеніи дѣла по сему вопросу не были перечислены даты и №—№—заключительной переписки по дѣлу, исходившей отъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, а упоминалось лишь отношеніе названныхъ дорогъ отъ 28 іюня 1912 г. съ отказомъ въ уплатѣ затребованной суммы, каковое, однако, не является послѣднимъ отказомъ, такъ какъ, въ дѣйствительности, переписка продолжалась и послѣ 28 іюня 1912 г. Послѣдній разъ Служба Сборовъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ отказала 1-му Обществу въ уплатѣ спорной суммы отношеніемъ отъ 31 октября 1912 г. за №—77365. На разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи вопросъ былъ внесенъ 1-мъ Обществомъ 30 ноября того же года и, слѣдовательно, съ его стороны не было допущено просрочки для внесенія дѣла въ Съѣздъ.

Въ виду изложеннаго, К. М. Новиковъ, просилъ Общій Съѣздъ разрѣшить вопросъ по существу въ настоящемъ засѣданіи или же передать его на новое разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи.

Общій Съѣздъ положилъ, передать требованіе 1-го Общества подъѣздныхъ путей къ Сѣверо-Западнымъ жел. дорогамъ на сумму 1127 руб. 99 коп. (в. 24 прот. Р. К. № 91) на новое разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 22. О разсмотрѣніи заключеній 93 Разсчетной Коммиссіи по вопросамъ 7, 24, 25 и 40.

Разсмотрѣнію настоящаго Общаго Съѣзда подлежатъ заключенія 93 Разсчетной Коммиссіи по вопросамъ 7, 24, 25 и 40, отложенные CXLII Общимъ Съѣздомъ при утвержденіи имъ протокола названной Коммиссіи.

Заслушавъ дѣла по приведеннымъ вопросамъ, **Общій Съѣздъ постановилъ** отложить разсмотрѣніемъ:

в. 7—до одного изъ послѣдующихъ Общихъ Съѣздовъ и

в. 25—до внесенія на обсужденіе Съѣзда общаго вопроса о способѣ ликвидаціи разсчетовъ между дорогами, относящихся къ перевозкамъ подвижного состава, бывшаго въ командировкѣ на Дальнемъ Востокѣ по случаю войны съ Японіей.

Засимъ Общій Съѣздъ перешелъ къ разсмотрѣнію вопросовъ 24 и 40.

Вопросъ 24. Требованіе Привислинскихъ ж. д. къ Лодзинской-Фабричной жел. дор. на сумму 358 р. 17 к.

Обстоятельства настоящаго дѣла изложены въ отношеніи Управленія Привислинскихъ ж. д., отъ 22 января 1914 года за № 27039/IX/35[м] нижеслѣдующаго содержанія:

„Вышеупомянутая сумма была уплачена Лодзинскою-Фабричною жел. дор. по вѣдомости исправленій въ апрѣлѣ мѣсяцѣ 1910 года за переотправки Улешовская пр. Прага Лодзь-Фабричная за №№ 59237/438209, 59236/438210, 59239/438211, 59272/438212, 59273/439309, 59270/437401, 59269/437402, 59271/437403, 59217/436331, 59214/436332, 59240/433960, 59219/433961, 59241/434454, 59215/434455, 59212/434456, 59198/436333, первоначально разсчитанныя по учетной вѣдомости Лодзинской-Фабричной ж. д. за сентябрь мѣс. 1908 года и по дополнительной вѣдомости за іюнь мѣс. 1911 года названною ж. д. удержана съ Привислинскихъ ж. д. обратно.

„Въ виду того, что перерасчетъ съ Привислинскими ж. д. произведенъ вопреки § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, то отноше-

ніемъ отъ 22 августа 1912 года за № $27039/XI/269_{12}$ къ Лодзинской-Фабричной ж. д. было предъявлено требованіе о возвратѣ удержанной суммы, мотивированное пропускомъ срока, установленнаго упомянутымъ параграфомъ.

„Какъ выяснено перепиской, 22 мѣсячный срокъ, установленный § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, Лодзинскою-Фабричною ж. д. исчисляется съ мѣсяца послѣдняго исправленія счета, причемъ на указанія Привислинскихъ ж. д., что установленный срокъ слѣдуетъ исчислить съ разсчетнаго мѣсяца, Лодзинская-Фабричная ж. д. осталась при своемъ мнѣніи.

„Кромѣ сказаннаго къ вышеупомянутому требованію Привислинскихъ ж. д. о возвратѣ удержанной съ нихъ суммы Лодзинскою-Фабричною ж. д. примѣняется пятимѣсячный срокъ, установленный съ 1 мая 1911 года § 163 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, несмотря на то, что исправленіе счета по дополнительной вѣдомости за іюнь мѣс. 1914 года касается переотправокъ, первоначально разсчитанныхъ въ сентябрѣ мѣс. 1908 года.

„Примѣненіе въ данномъ случаѣ сокращеннаго срока, вмѣсто годичнаго по § 163 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, дѣйствующему по 1 мая 1911 года, нельзя признать правильнымъ, исходя изъ того принципа, что никакое правило не имѣетъ обратной силы.

Сообщая о семъ, Управленіе Привислинскихъ ж. д. просило внести настоящій вопросъ на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи.

Заслушавъ вышеизложенное и обмѣнявшись мнѣніями по существу приведеннаго вопроса **Разсчетная Коммиссія постановила** признать настоящее требованіе Привислинскихъ жел. дорогъ подлежащимъ удовлетворенію.

По поводу вышеприведеннаго постановленія Разсчетной Коммиссіи, отъ Совѣта Управленія Лодзинской ж. дороги поступило нижеслѣдующее отношеніе, отъ 15/28 января 1915 года, за № 30274 Т.

„При циркулярномъ отношеніи Съѣзда отъ 17 декабря мѣсяца м. г. за № 5675 (циркуляръ № 805) Контролемъ полученъ протоколъ Разсчетной Коммиссіи № 93, въ которомъ по вопросу 24 имѣется рѣшеніе Коммиссіею дѣла Привислинскихъ жел. дорогъ съ Лодзинскою-Фабричною жел. дорогою о 358 руб. 17 коп.

„Такъ какъ рѣшеніе это послѣдовало не только вопреки мнѣнію Контроля Сборовъ, но равно также вопреки мнѣнію той же Коммиссіи, высказанному въ засѣданіяхъ отъ 16/21 января 1912 года (протоколъ

№ 80 вопросы 72, 73, 81 и 84), то Совѣтъ Управленія имѣетъ честь просить при утвержденіи Общимъ Съѣздомъ протокола Разсчетной Коммиссіи № 93 о принятіи во вниманіе нашего протеста и о разсмотрѣніи его на Общемъ Съѣздѣ.

„Сущность дѣла состоитъ въ слѣдующемъ: Нефтяныя отправки Улешовская Пр.—Прага—Лодзь-фабр. №№ 59237/488209, 59236/438210, 59239/438211, 59272/438212, 59273/489309, 59270/437401, 59269/487402, 59271/436331, 59214/436332, 59240/433960, 59219/433961, 59241/434454, 59215/434455, 59212/434456, 59198/436333 разсчитаны были въ сентябрѣ мѣсяцѣ 1908 года.

„Вслѣдствіе возбужденной Риго-Орловскою жел. дорогою переписки разсчетъ этотъ былъ измѣненъ выправкою № 560, проведенною по счету за апрѣль мѣсяцъ 1910 года, причемъ доля Привислинскихъ жел. дорогъ увеличена была на 358 руб. 17 коп.

„Впослѣдствіи, однако, изъ-за протеста Рязанско-Уральской жел. дороги отъ 1 декабря 1910 г. № 103777 противъ выправки № 560, оказалось, что измѣненіе первоначальнаго разсчета произведено ошибочно и потому для исправленія ошибки возстановленъ первоначальный разсчетъ выправкою № 1505, проведенною по счету за іюнь 1911 года, причемъ выдѣленная ошибочно выправкою № 560 сумма 358 руб. 17 коп. Привислинскимъ жел. дорогамъ была отобрана".

„Этотъ второй переразсчетъ Служба Сборовъ Привислинскихъ ж. дорогъ отношеніемъ отъ 22 августа м-ца 1912 года за № 27039/XI/269/12 опротестовала въ виду истеченія срока, установленнаго § 162 Соглашенія о прямомъ сообщеніи и не соглашаясь съ объясненіями нашими отъ 5/18 IX—12, отъ 5/18 X—12 и отъ 18/I—IX/X—13 года за № 30274-Т. въ копіяхъ при семъ прилагаемыми, внесла данное рѣшеніе Разсчетной Коммиссіи".

Сужденіе и постановленіе Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Лодзинской фабричной жел. дороги, Л. Ѳ. Дашковскій, ссылаясь на невозможность въ настоящее время представить Общему Съѣзду всѣ относящіеся къ дѣлу документы, въ виду эвакуаціи Управленія представляемой имъ дороги, просилъ Общій Съѣздъ разсмотрѣніе настоящаго вопроса отложить.

Обмѣнявшись мнѣніями по сему предмету, Общій Съѣздъ, однако, нашелъ, что представленіе документовъ по настоящему дѣлу не вызывается необходимостью, такъ какъ дорога-претендательница не оспариваетъ правильности относящихся къ перевозкамъ документовъ, а основываетъ свое требованіе на несоблюденіи Лодзинскою Фабричною жел. дорогою сроковъ для переразсчетовъ.

Войдя, засимъ, въ разсмотрѣніе настоящаго вопроса по существу и принявъ во вниманіе, что спорная сумма была удержана Лодзинскою ж. д. съ пропускомъ срока по § 162 Соглаш. о пр. сообщеніи, каковой срокъ долженъ исчисляться со времени основного разсчета, а не со времени послѣдняго исправленія счета, **Общій Съѣздъ положилъ** постановленіе Разсчетной Комиссіи по настоящему вопросу утвердить.

Вопросъ 40. Требованіе Сѣверо-Западныхъ жел. дор. къ Лодзинской Фабричной жел. дор. на сумму 52 руб. 25 коп.

Обстоятельства настоящаго дѣла изложены въ отношеніи Управленія Сѣверо-Западныхъ жел. дор. отъ 22 іюня 1913 года, за № 12036/8165/44301 нижеслѣдующаго содержанія:

„По отправкѣ Павлово-Посадъ-Лодзь отъ марта 1910 года за № 33394 на ст. Варшава Сѣверо-Западныхъ ж. д. было обнаружено неправильное наименованіе груза, т. е. вмѣсто кусковъ хлопчатобумажныхъ тканей оказались хлопчатобумажныя издѣлія, о чемъ названной станціей былъ составленъ актъ за № 256/520.

„При разсчетѣ же этой отправки Лодзинскою ж. д. не была уплачена причитающаяся дорогамъ пеня.

„На своевременное требованіе объ уплатѣ таковой,—Лодзинская жел. дор. требованіе это отклонила, мотивируя отказъ свой неполученіемъ акта за № 256.

„Дальнѣйшей перепиской съ Варшавско-Вѣнской жел. дор. отъ 15 февраля 1913 года за № 3/53263 установлено, что актъ ст. Варшава за № 256 дѣйствительно сданъ на Лодзинскую ж. д. 12 марта 1910 года въ вагонѣ № 36636 по передаточной вѣдомости за № 1019, а потому Служба Сборовъ Сѣверо-Западныхъ ж. д. отношеніемъ отъ 21 марта 1913 года за № 21221/3760 подтверждая свое первоначальное требованіе и сообщая о времени сдачи на Лодзинскую ж. д. акта за № 256 — вновь просила уплатить причитающуюся въ пользу казенныхъ жел. дорогъ сумму 52 р. 25 к.

„Но и на это требованіе Лодзинская ж. д. отношеніемъ отъ 16 іюня 1913 года за № 27653/Т отказала въ уплатѣ, ссылаясь на то, что по наведенію самыхъ тщательныхъ справокъ акта не оказалось.

Въ виду сказаннаго и принимая во вниманіе, что Лодзинская дорога, не отрицая факта полученія акта и ссылаясь на невозможность розыска такового, въ удовлетвореніи требованія Службы Сборовъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ отказала, Управленіе Сѣверо-Западныхъ жел. дор. про-

сило о внесеніи настоящаго вопроса на разсмотрѣніе Разсчетной Коммиссіи при Общемъ Съѣздѣ.

Заслушавъ вышеизложенное и обмѣнявшись мнѣніями по существу приведеннаго вопроса, **Разсчетная Коммиссія постановила** признать настоящее требованіе Сѣверо-Западныхъ жел. дор. подлежащимъ удовлетворенію.

По поводу вышеприведеннаго постановленія Разсчетной Коммиссіи, Совѣтъ Управленія Лодзинской-Фабр. жел. дороги, отношеніемъ отъ 15/28 января 1915 года за № 27653/Т, сообщилъ нижеслѣдующее:

„При циркулярномъ отношеніи отъ 17/XII м. г. за № 5675 (циркуляръ № 805) Контролемъ Сборовъ Лодзинской-Фабр. жел. дороги полученъ протоколъ Разсчетной Комммиссіи № 93, въ которомъ по вопросу 40 имѣется рѣшеніе Комиссіею дѣла Сѣверо-Западныхъ жел. дор. съ Лодзинскою Фабричною жел. дорогою о 52 р. 25 к.

Рѣшеніе это, признающее удовлетвореніе требованія Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, послѣдовало, повидимому, на томъ основаніи, что Служба Сборовъ Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ въ своемъ обвиненіи утверждаетъ, что Лодзинская желѣзная дорога, не отрицая факта полученія акта и ссылаясь на невозможность розыска такового, въ удовлетвореніи уплаты пени, возникающей изъ-за неправильнаго наименованія груза, отказала.

Между тѣмъ Контроль Сборовъ, отношеніемъ отъ 14/27 III—11 г. за № 27653—Т, сообщилъ о неприбытіи копіи акта и просилъ о немедленной досылкѣ этого документа, который былъ необходимъ для затребованія отъ получателя товара доплаты судебнымъ порядкомъ.

7/20 Апрѣля 1911 года за № 27653-Т. выслано было вторичное требованіе досылки копіи акта и только тогда, при отношеніи отъ 20/IV за № 27725/6026, Служба Сборовъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ дослала его.

Но въ день полученія сего отношенія было уже поздно для предъявленія иска (ст. 135 Общ. Уст.), о чемъ, отзывомъ отъ 2/15 V—1911 года за № 27653-Т, Контроль Сборовъ сообщилъ Службѣ Сборовъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ и одновременно вторично увѣдомилъ, что станція Варшава С.-Западныхъ ж. д. вопреки §§ 122 и 189 Соглашенія не только не приложила къ дорожнымъ документамъ копіи акта, но и не внесла въ дорожную вѣдомость новаго исправленнаго разсчета.

Изъ сказаннаго является очевиднымъ, что Контроль Сборовъ отрицалъ фактъ полученія акта, и если бы Служба Сборовъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ прислала затребованную копію во время, Лодзинская жел. дорога имѣла бы возможность затребовать судебнымъ порядкомъ доплаты съ получателя, который на требованіе станціи отказалъ въ таковой.

Въ дальнѣйшей перепискѣ Служба Сборовъ Сѣверо-Западныхъ ж. дор. сообщила, что по даннымъ Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги спорная копія акта была сдана на Лодзинскую желѣзную дорогу 12/III м-ца 1910 года по передаточной вѣдомости № 1019, между тѣмъ, по произведенному розыску оказалось, что ни въ передаточной вѣдомости, ни въ книгахъ станціи Колюшки нѣтъ никакихъ слѣдовъ о приложеніи къ документамъ спорнаго акта.

Принимая во вниманіе приведенныя объясненія, Совѣтъ Управленія имѣетъ честь просить о разсмотрѣніи вопроса 40 протокола № 93 Разсчетной Комиссіи на Общемъ Съѣздѣ".

Постановленіе Общаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи настоящаго вопроса въ Общемъ Съѣздѣ представитель Лодзинской Фабричной ж. дор., Л. Ѳ. Дашковскій, заявилъ, что представляемая имъ дорога не будетъ возражать противъ уплаты спорной суммы, если Сѣверо-Западными дорогами будетъ предъявлена передаточная вѣдомость, удостовѣряющая фактъ передачи акта о неправильномъ наименованіи груза Лодзинской жел. дорогѣ.

Въ виду выраженнаго членами Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ согласія принять мѣры къ доставленію въ Общій Съѣздъ означенной передаточной вѣдомости, **Общій Съѣздъ постановилъ** отложить разсмотрѣніе настоящаго вопроса впредь до увѣдомленія названнаго Совѣта.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 23. О включеніи Кизлярской и Темиръ-Ханъ-Шуринской вѣтвей Владикавказской ж. дор. въ прямое съ дорогами сѣти пассажирское и товарное сообщеніе.

На открытой для временнаго движенія Кизлярской и Темиръ-Ханъ-Шуринской вѣтвяхъ Владикавказской жел. дороги—предполагается въ скоромъ времени открыть правильное движеніе съ примѣненіемъ общихъ, дѣйствующихъ для всѣхъ прочихъ станцій дороги основаній, правилъ перевозки и тарифовъ, согласно извѣщенія о Темиръ-Ханъ-Шуринской вѣтви № 22556 въ № 2419 Сборника Тарифовъ и согласно увѣдомленія Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ о Кизлярской вѣтви отъ 4 сего января за № 83/1873,—въ Правленіе Общества Владикавказской жел. дороги.

Сообщая о вышеизложенномъ, а равно увѣдомляя, что проектъ извѣщенія о предполагающемся открытіи движенія на Кизлярской вѣтви посланъ Правленіемъ Общества Владикавказской жел. дороги въ Редакцію Сборника Тарифовъ,—и что утвержденныя въ установленномъ порядкѣ разстоянія обѣихъ вѣтвей будутъ опубликованы въ одномъ изъ ближайшихъ номеровъ Сборника Тарифовъ,—названное Правленіе—отношеніемъ отъ 8-го января 1916 года за № 150—175, просило: вопросъ о включеніи поименованныхъ вѣтвей въ прямое съ дорогами сѣти пассажирское и товарное сообщеніе—со времени объявленія объ открытіи на нихъ правильнаго движенія—внести на разсмотрѣніе ближайшаго Общаго Съѣзда.

Къ сему сказанное Правленіе присовокупило, что списки кратчайшихъ разстояній и направленій по пассажирскому сообщенію будутъ разосланы дорогамъ въ непродолжительномъ времени; что же касается тѣхъ же списковъ по товарному сообщенію, то таковыхъ составлять и разсылать не предполагается, такъ какъ вѣтви эти примыкаютъ къ станціямъ, функціонирующимъ уже на Владикавказской жел. дорогѣ, и слѣдовательно, никакихъ затрудненій при опредѣленіи разстояній не представится. (Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общ. Съѣзда отъ 16-го января 1916 г. № 60/139).

Справка.

А) Въ Сборникѣ Тарифовъ, отъ 28 января 1916 года № 2426, имѣется подъ ст. 22872 публикація Правленія Общества Владикавказской жел. дороги о томъ, что *со дня открытія правильнаго движенія на*

Кизлярской вѣтви Владикавказской жел. дор. (о каковомъ днѣ будетъ объявлено въ Сборникѣ Тарифовъ особо), *впредь до отмѣны*, къ перевозкамъ пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской, большой и малой скорости по названной вѣтви, какъ въ мѣстномъ, такъ и въ прямомъ сообщеніи, съ нижеслѣдующихъ сроковъ, будутъ примѣняться тарифы (общіе и исключительные) дѣйствующіе на главной линіи Владикавказской жел. дороги, съ разсчетомъ платъ за общее тарифное протяженіе перевозки:

I) По перевозкамъ пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской скорости:

а) въ сообщеніи станцій Кизлярской вѣтви съ прочими станціями Владикавказской жел. дор.—со дня открытія правильнаго пассажирскаго движенія на этой вѣтви;

б) въ сообщеніи со станціями другихъ дорогъ рельсовой сѣти—по истеченіи двухъ мѣсяцевъ со дня открытія правильнаго на упомянутой вѣтви пассажирскаго движенія (о чемъ послѣдуетъ особая публикація въ Сборникѣ Тарифовъ).

Въ теченіе указаннаго двухмѣсячнаго срока перевозка пассажировъ, багажа и грузовъ пассажирской скорости должна производиться лишь въ мѣстномъ сообщеніи Владикавказской жел. дор.

II) По перевозкамъ грузовъ большой и малой скорости:

а) въ сообщеніи станцій Кизлярской вѣтви съ прочими станціями Владикавказской жел. дороги—со дня открытія правильнаго грузового движенія на этой вѣтви; и

б) въ сообщеніи со станціями другихъ дорогъ рельсовой сѣти—черезъ семь дней со дня открытія на этой вѣтви грузоваго движенія и включенія ея въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе (о чемъ послѣдуетъ особая публикація въ Сборникѣ Тарифовъ).

До истеченія этого семидневнаго срока, разсчетъ платъ по перевозкамъ прямаго сообщенія долженъ производиться отдѣльно за протяженіе перевозки по Кизлярской вѣтви и отдѣльно за остальное протяженіе перевозки.

Б) Въ № 2428 Сборника Тарифовъ, отъ 11 февраля 1916 г. подъ ст. № 22934, опубликована таблица тарифныхъ разстояній отъ всѣхъ станцій Темиръ-Ханъ-Шуринской вѣтви до всѣхъ станцій Владикавказской жел. дороги для перевозки пассажировъ, багажа и грузовъ въ пассажирскихъ поѣздахъ и грузовъ въ товарныхъ поѣздахъ большой и малой скорости въ мѣстномъ сообщеніи, при правильномъ движеніи.

В) Въ № 2418, Сборника Тарифовъ, отъ 3 декабря 1915 г. опубликована таблица тарифныхъ постанціонныхъ разстояній между станціями

Кизлярской вѣтви Терской линіи Владикавказской жел. дор. для примѣненія къ разсчетамъ по перевозкѣ пассажировъ, багажа и грузовъ при временномъ движеніи въ мѣстномъ сообщеніи, а для прямого сообщенія будетъ опубликована въ ближайшемъ номерѣ Сборника Тарифовъ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, не встрѣчая возраженій противъ удовлетворенія возбуждаемаго ходатайства, постановилъ включить Кизлярскую и Темиръ-Ханъ-Шуринскую вѣтви Владивавказской жел. дороги въ прямое съ дорогами сѣти пассажирское и товарное сообщеніе—со времени объявленія объ открытіи на нихъ правильнаго движенія,—о чемъ и положилъ представить Управленію желѣзныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 24. О включеніи Гадячской вѣтви, сооружаемой Обществомъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, въ прямое пассажирское и товарное съ дорогами сѣти сообщеніе

Въ виду предстоящаго открытія для грузовыхъ и пассажирскихъ операцій Гадячской вѣтви, сооружаемой Обществомъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей, на основаніи Высочайше утвержденнаго 16 сентября 1912 г. его устава, Управленіе Южныхъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, отношеніемъ отъ 19/12 января 1916 г. за № 180129/15243, просило вопросъ о включеніи названной вѣтви въ прямыя: пассажирское и товарное съ дорогами сѣти сообщеніе, на общихъ основаніяхъ соглашеній о сихъ сообщеніяхъ, внести на разсмотрѣніе ближайшаго Общаго Съѣзда.

Къ сему названное Управленіе присовокупило, что требуемыя §-омъ 1-ымъ Соглашенія о прямомъ сообщеніи таблицы кратчайшихъ направленій и разстояній отъ станцій Гадячской вѣтви разсылаются дорогамъ и что таблицы тарифныхъ разстояній Гадячской вѣтви будутъ опубликованы въ Сборникѣ Тарифовъ.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 26 января 1916 г. № 188/38).

Справка.

Въ Сборникѣ Тарифовъ, публикаціи о тарифныхъ разстояніяхъ Гадячской вѣтви—еще не послѣдовало.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общіи Съѣздъ, не встрѣчая возраженій противъ возбуждаемаго ходатайства, **положилъ**, изъявить согласіе на включеніе Гадячской вѣтви, сооружаемой Обществомъ желѣзнодорожныхъ вѣтвей,—въ прямыя: пассажирское и товарное съ дорогами сѣти сообщеніе, на общихъ основаніяхъ соглашеній о сихъ сообщеніяхъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 25. О включеніи Каменской городской станціи Омской жел. дороги въ навигаціонное время въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе черезъ ст. Тура.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, въ виду направленнаго къ нему ходатайства Начальника Омской дороги, предложеніемъ отъ 18/19 января 1916 г. за № 1100, просилъ вопросъ о включеніи Каменской городской станціи Омской жел. дор., въ навигаціонное время, въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе черезъ ст. Тура, внести на разсмотрѣніе ближайшаго Общаго Съѣзда.

(Циркуляръ Завѣдывающаго Дѣлами Общаго Съѣзда отъ 26 января 1916 г. № 316).

Справка.

Положеніе о Каменской Городской Станціи бывш. Сибирской жел. дороги опубликовано въ № 2312 Сборника Тарифовъ, извѣщеніе № 19097.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, не встрѣчая препятствій къ удовлетворенію ходатайства Начальника Омской жел. дороги, положилъ изъявить согласіе на включеніе Каменской городской станціи Омской жел. дор., въ навигаціонное время, въ прямое съ дорогами сѣти сообщеніе черезъ ст. Тура.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 26. Объ упрощеніи порядка передачи коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія, а равно сдачи грузовъ съ городскихъ станцій на линейныя.

I. Означенный въ заголовкѣ вопросъ разсматривался на CXLVII Общемъ Съѣздѣ (вопр. 35), по предложенію Правленія Общества Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, причемъ названный Съѣздъ, находя, что вопросъ касается, главнымъ образомъ, Петрограда и Москвы, призналъ, что передача коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія должна быть совершаема по передаточнымъ вѣдомостямъ и что разсчеты съ дорогами слѣдованія за совершенныя перевозки такого рода грузовъ должны быть производимы дорогою, коей принадлежитъ линейная станція первоначальнаго назначенія груза, и одобрилъ, въ общемъ, предположенный Управленіемъ Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ порядокъ передачи коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія, съ тѣмъ, однако, измѣненіемъ, чтобы для такой передачи не требовалось предъявленія городскою станціею линейной станціи дубликата накладной.

По возникшему затѣмъ на Съѣздѣ разномыслію, въ отношеніи момента, къ коему должны быть произведены съ дорогами разсчеты по комиссіоннымъ грузамъ, представители всѣхъ казенныхъ и 9 частныхъ дорогъ высказались за установленіе разсчетовъ мѣсяцемъ передачи грузовъ съ линейной станціи на городскую, а представители 4-хъ частныхъ дорогъ—за установленіе разсчетовъ мѣсяцемъ выдачи грузовъ на городской станціи.

Въ виду сего, и находя, что разсчетную сторону вопроса надлежитъ подвергнуть еще дополнительному подробному разсмотрѣнію, Общій Съѣздъ призналъ необходимымъ передать этотъ вопросъ на обсужденіе Разсчетной Коммиссіи, прося таковую выработать порядокъ разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ для каждаго изъ означенныхъ выше разсчетныхъ моментовъ отдѣльно.

При этомъ представитель Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, А. И. Синдѣевъ, обратилъ вниманіе Общаго Съѣзда на то обстоятельство, что на основаніи существующаго порядка, станціи отправленія имѣютъ право выплачивать наложенные платежи лишь по тѣмъ извѣщеніямъ, въ коихъ взысканіе наложеннаго платежа удостовѣрено станціей назначенія; взысканіе же наложеннаго платежа по коммиссіоннымъ грузамъ будетъ производиться городскими станціями, не являющимися станціями назначенія.

Въ виду сего, по мнѣнію А. И. Синдѣева, одновременно съ введеніемъ новаго порядка передачи городскимъ станціямъ коммиссіонныхъ грузовъ, необходимо, во избѣжаніе возможныхъ недоразумѣній, ввести на сей предметъ соотвѣтствующее указаніе въ Соглашеніе о прямомъ сообщеніи.

Во исполненіе постановленія CXLVII Общаго Съѣзда вопросъ о порядкѣ разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ былъ внесенъ на обсужденіе 99-ой Разсчетной Коммиссіи.

Ознакомившись съ проектированными Сѣверо-Западными жел. дорогами основаніями передачи коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія и руководствуясь сужденіями CXLVII-го Общаго Съѣзда по сему вопросу, 99 Разсчетная Коммиссія прежде всего выработала нижеслѣдующую редакцію правилъ передачи означенныхъ грузовъ, въ предположеніи, что разсчеты будутъ производиться *мѣсяцемъ передачи* груза на городскую станцію.

Правила передачи коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій назначенія на городскія станціи чужихъ дорогъ и порядокъ взаимныхъ разсчетовъ между желѣзными дорогами по означеннымъ грузамъ.

1) Передача городскимъ станціямъ грузовъ, адресованныхъ на линейныя станціи жел. дорогъ, производится не иначе, какъ по письменнымъ требованіямъ о семъ городскихъ станцій, за подписью уполномоченнаго ими на то агента. Представленіе дубликатовъ накладныхъ для городской станціи необязательно.

2) Означенная передача грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія производится по передаточнымъ вѣдомостямъ.

3) Въ полученіи груза агентъ городской станціи расписывается какъ на передаточной вѣдомости, такъ и на самомъ требованіи (п. 1) городской станціи, получая вмѣстѣ съ грузами подлинную накладную. Остальные дорожные документы остаются на линейной станціи.

4) По отправкамъ, на которыя были наложены платежи, линейная станція передаетъ тому же уполномоченному городской станціи извѣщенія о наложенныхъ платежахъ, съ отмѣткой о семъ въ вышеупомянутомъ требованіи городской станціи, а также дѣлаетъ надпись о передачѣ на оборотѣ извѣщенія и скрѣпляетъ эту надпись штемпелемъ станціи, съ указаніемъ числа передачи и подписью начальника станціи.

5) Оплаченныя извѣщенія о наложенныхъ платежахъ передаются городскою станціею, по совершеніи на нихъ надлежащихъ отмѣтокъ, желѣзнодорожной станціи установленнымъ порядкомъ по пересылочнымъ вѣдомостямъ, для отсылки на станцію отправленія.

6) Контроли или Службы Сборовъ дорогъ, передавшихъ отправки, прибывшія на ихъ линейныя станціи, городскимъ станціямъ, составляютъ особые по каждой городской станціи счета и посылаютъ таковые, съ приложеніемъ подлинныхъ требованій городскихъ станцій на передачу имъ грузовъ, не позже 15 числа мѣсяца, слѣдующаго за мѣсяцемъ передачи дорогамъ-собственницамъ городскихъ станцій. Въ означенные счета включаются всѣ платежи, причитающіеся дорогамъ слѣдованія груза до линейной станціи назначенія, въ томъ числѣ и наложенные платежи.

7) Дороги-владѣлицы городской станціи уплачиваютъ причитающіяся по предъявленнымъ имъ счетамъ суммы черезъ Государственный Банкъ, мѣсяцемъ передачи груза на городскую станцію.

8) Разсчеты между жел. дорогами за перевозку коммиссіонныхъ грузовъ до линейныхъ станцій назначенія производятся дорогою назначенія на общемъ основаніи, но мѣсяцемъ передачи груза съ линейной станціи на городскую.

Обсудивъ засимъ тотъ порядокъ разсчетовъ, который пришлось бы установить въ случаѣ принятія второго предположенія CXLVII Общаго Съѣзда, о производствѣ разсчетовъ *мѣсяцемъ выдачи* груза получателямъ городской станціей, Разсчетная Коммиссія считала необходимымъ отмѣтить нижеслѣдующее:

Такъ какъ, согласно постановленію Общаго Съѣзда, разсчеты по коммиссіоннымъ грузамъ съ дорогами слѣдованія должны производиться во всякомъ случаѣ дорогою, коей принадлежитъ линейная станція назначенія, то дорога эта, послѣ передачи груза городскимъ станціямъ, должна періодически получать отъ послѣднихъ свѣдѣнія о переданныхъ на коммиссію отправкахъ.

Свѣдѣнія эти должны быть доставляемы городскою станціею ежемѣсячно, по всѣмъ принятымъ ею грузамъ за предшествующій мѣсяцъ-дабы дорога назначенія могла своевременно произвести съ дорогами слѣдованія разсчетъ по выкупленнымъ грузамъ и сообщить имъ вѣдомость отправокъ, оказавшихся невостребованными на городской станціи.

Такимъ образомъ дорогѣ назначенія придется ежемѣсячно посылать всѣмъ дорогамъ слѣдованія вѣдомости остатковъ по грузамъ, переданнымъ данною линейною станціею на городскія станціи, по каждой изъ нихъ отдѣльно. Такой порядокъ едва ли можетъ быть признанъ удобнымъ, принимая во вниманіе, что если данной линейной станціею въ теченіе мѣсяца грузы передавались, напримѣръ, 7 городскимъ станціямъ, а въ перевозкѣ грузовъ участвовало, въ среднемъ, 6 дорогъ, то число такихъ вѣдомостей составило бы 42 для одной линейной станціи дороги назначенія.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, касаясь существа предлагаемаго порядка разсчетовъ, нельзя не отмѣтить, что разсчеты по коммиссіоннымъ грузамъ моментомъ выдачи таковыхъ городскими станціями явятся новою разновидностью, въ разсчетахъ нежелательною и новелла эта, при признанной уже Общимъ Съѣздомъ необходимости сохраненія существующаго порядка разсчетовъ по грузамъ, адресованнымъ непосредственно на городскія станціи, т. е. мѣсяцемъ передачи, создастъ излишнюю двойственность по разсчетамъ; кромѣ того потребуется установленіе новыхъ позицій въ учетныхъ вѣдомостяхъ (для каждой городской станціи отдѣльно), а также особаго срока для разсчетовъ дороги назначенія съ дорогою-собственницею городской станціи по невостребованнымъ грузамъ.

Отмѣтивъ указанныя выше неудобства предлагаемаго порядка разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ мѣсяцемъ выдачи таковыхъ городскими станціями, Разсчетная Коммиссія, согласно выраженному Съѣздомъ пожеланію, проектировала правила о разсчетахъ и для этого случая.

Имѣя въ виду, что первые 5 параграфовъ проектированныхъ выше правилъ передачи грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія, какъ имѣющіе общій характеръ для обоихъ случаевъ разсчетовъ, не требуютъ измѣненія, Коммиссія, взамѣнъ остальныхъ параграфовъ, относящихся къ первому способу разсчетовъ, выработала, примѣнительно ко второму порядку разсчетовъ, слѣдующую редакцію остальныхъ параграфовъ дачиная съ 6-го:

. . . . . .

§ 6. Городская станція ежемѣсячно, не позже 15 числа мѣсяца, слѣдующаго за отчетнымъ, посылаетъ линейной станціи вѣдомость отправокъ, выданныхъ получателямъ за отчетный мѣсяцъ и особую вѣдомость отправкамъ, остававшимся невостребованными къ 1 числу слѣдующаго за отчетнымъ мѣсяца.

§ 7. Дорога собственница городской станціи уплачиваетъ дорогѣ назначенія суммы, причитающіяся за провозъ груза до линейной станціи назначенія, черезъ Государственный Банкъ, мѣсяцемъ выдачи груза городской станціей, а въ случаѣ невостребованія онаго получателемъ,— на точномъ основаніи п. 3 § 158 Согл. о пр. сообщ. (или въ какой либо другой срокъ).

§ 8. Контроль, или Служба Сборовъ дороги назначенія, коей принадлежитъ линейная станція, производитъ разсчеты со всѣми дорогами слѣдованія на общемъ основаніи мѣсяцемъ выдачи груза городскою станціею, а въ случаѣ невостребованія онаго получателемъ—на точномъ основаніи п. 3 § 158 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, Контроль или Служба Сборовъ дороги назначенія

посылаетъ ежемѣсячно всѣмъ дорогамъ слѣдованія вѣдомости неразсчитанныхъ отправокъ (примѣч. къ § 160 Соглашенія) отдѣльно по каждой городской станціи.

II. По вопросу о возможности облегченія сдачи грузовъ, принятыхъ къ перевозкѣ городскими станціями на линейныя станціи, возбужденному въ засѣданіи CXLVII Общаго Съѣзда, представитель Московско-Виндаво-Рыбинской ж. дороги, К. П. Лазаревъ, заявилъ о необходимости изыскать для Петроградскаго и Московскаго узловъ такой порядокъ, который давалъ бы городскимъ станціямъ возможность выполнять операціи сдачи груза линейной станціи съ наименьшею затратою количества времени.

За послѣдніе мѣсяцы военное вѣдомство, съ цѣлью облегченія разгрузки Петроградскихъ и Московскихъ линейныхъ станцій, передало желѣзнымъ дорогамъ значительное количество автомобилей, использовать перевозочную способность коихъ, въ направленіи достиженія возможно большей продуктивности перевозки, представляется несомнѣнно весьма желательнымъ.

Между тѣмъ, благодаря существующему нынѣ на линейныхъ станціяхъ порядку пріема грузовъ отъ городскихъ станцій, при которомъ всѣ доставленные на линейныя станціи грузы должны быть развезены по отдѣльнымъ вѣсовымъ помостамъ въ зависимости отъ направленія грузовъ, на сдачу груза линейной станціи приходится затрачивать весьма значительное количество времени, большая часть коего уходитъ на непроизводительный простой автомобилей у вѣсовыхъ помостовъ въ ожиданіи очереди.

На основаніи изложеннаго, представлялось бы, по мнѣнію К. П. Лазарева, болѣе цѣлесообразнымъ, чтобы на каждой линейной станціи Петроградскаго и Московскаго узловъ, были бы отведены отдѣльныя мѣста, въ коихъ имѣющіяся въ указанныхъ пунктахъ городскія станціи различныхъ желѣзныхъ дорогъ могли бы сдавать свои грузы линейной станціи, или же, чтобы каждая изъ указанныхъ линейныхъ станцій предоставила бы одно общее мѣсто, въ коемъ и происходила бы сдача ей грузовъ, доставленныхъ отъ всѣхъ вообще городскихъ станцій даннаго узла. На обязанности уже линейной станціи должна лежать затѣмъ сортировка груза и развозка его къ различнымъ вѣсовымъ помостамъ. Предлагаемый порядокъ, возможно, внесетъ нѣкоторое осложненіе въ дѣятельность линейныхъ станцій, но таковое вполнѣ устранимо увеличеніемъ и не особенно значительнымъ, числа агентовъ по пріему грузовъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ дѣятельность городскихъ станцій будетъ надлежащимъ обра-

зомъ облегчена и таковыя могли бы обратить, главнымъ образомъ, вниманіе на наиболѣе успѣшную разгрузку линейныхъ станцій отъ находящихся на нихъ нынѣ грузовъ, располагая къ тому достаточными перевозочными средствами, въ видѣ грузовыхъ автомобилей.

За послѣдовавшимъ обмѣномъ мнѣніями по этому вопросу, CXLVII Общій Съѣздъ призналъ желательнымъ выяснить, не представляется ли возможнымъ, по условіямъ коммерческимъ и техническимъ, организовать пріемъ грузовъ отъ всѣхъ городскихъ станцій Петроградскаго и Московскаго узловъ у однихъ вѣсовъ на каждой линейной станціи дорогъ, примыкающихъ къ даннымъ узламъ, или же предоставить на указанныхъ станціяхъ для сдачи грузовъ каждою отдѣльною городскою станціею особые вѣсы.

Изложенное обслѣдованіе всѣхъ желѣзнодорожныхъ станцій, имѣющихся въ Петроградскомъ и Московскомъ желѣзнодорожныхъ узлахъ, Общій Съѣздъ положилъ просить произвести Г-на Начальника Московско-Курской жел. дороги—для Москвы и Г-на Начальника Николаевской жел. дороги—для Петрограда и сообщить результаты обслѣдованія, въ видахъ спѣшности и неотложности дѣла, по возможности, не позже 15 января 1916 г.

Въ отвѣтъ на обращенный къ названнымъ Начальникамъ запросъ, Начальникъ Николаевской ж. дороги, сообщивъ протоколъ Комиссіи изъ агентовъ упомянутой дороги, присовокупилъ, что съ заключеніемъ К-сіи онъ согласенъ, такъ какъ измѣненіе существующаго порядка повлечетъ за собой нарушеніе правилъ перевозки мелочныхъ отправокъ въ сборныхъ вагонахъ.

Въ протоколѣ же означенной Комиссіи изъяснено, что предположенія Съѣзда для ст. Петроградъ—тов. не могутъ быть осуществлены, потому что съ давнихъ поръ и по настоящее время пункты пріема грузовъ къ отправленію на Петроградской станціи (вѣсы) расположены по станціямъ назначенія въ мѣстномъ сообщеніи и по дорогамъ назначенія, согласованнымъ по направленію слѣдованія груза, въ прямомъ сообщеніи. Такое распредѣленіе вѣсовъ приноровлено къ требованіямъ грузить въ одинъ вагонъ сборныя отправки, группируя ихъ по однимъ и тѣмъ же станціямъ назначенія или дорогамъ назначенія, каковой способъ созданъ съ цѣлью наилучшей утилизаціи подвижного состава и, такимъ образомъ, существующій нынѣ порядокъ измѣненію подлежать не можетъ. Установить отдѣльный пунктъ пріема (вѣсы) для городской станціи по вышеизложеннымъ обстоятельствамъ также нельзя, такъ какъ по условіямъ необходимости достиженія лучшей утилизаціи подвижного состава, станціи Петроградъ товарн. пришлось бы своими средствами (гужемъ) раз-

возить принятые отъ городской станціи грузы по соотвѣтствующимъ пакгаузамъ (вѣсамъ).

Начальникъ Московско-Курской, Нижегородской и Муромской дорогъ въ отзывѣ своемъ сообщилъ, что Правленіемъ М.-В.-Рыбинской дороги было возбуждено передъ Московскимъ Пораіоннымъ Комитетомъ ходатайство объ облегченіи условій сдачи на линейныя станціи съ городскихъ станцій и о мѣрахъ къ лучшему использованію ихъ перевозочныхъ средствъ, а именно: 1) отвести на товарныхъ станціяхъ отдѣльные пункты для пріема грузовъ исключительно отъ городскихъ станцій и оборудовать эти пункты достаточнымъ числомъ вѣсовъ; 2) установить, чтобы подача грузовъ съ подводъ на пріемные вѣсы производилась средствами городскихъ станцій, снятіе же груза съ вѣсовъ и уборка въ пакгаузы-средствами и распоряженіемъ линейной станціи; равнымъ образомъ, грузы, получаемые городскими станціями отъ линейныхъ, въ случаѣ перевѣски, должны подаваться на вѣсы изъ пакгаузовъ средствами линейной станціи, а уборка съ вѣсовъ и укладка на подводы-средствами городской станціи, и 3) установить, чтобы грузы, принятые городскими станціями наканунѣ послѣдовавшихъ запрещеній, т. е. до полученія городскими станціями телеграфныхъ извѣщеній о такихъ запрещеніяхъ, принимались линейными станціями безъ задержки, во избѣжаніе излишняго возвращенія подводъ съ грузами въ склады городскихъ станцій.

Въ Журналѣ Совѣщанія при Московскомъ Пораіонномъ Комитетѣ отъ 16 декабря 1915 г. по пункту первому изъяснено, что отвести на товарныхъ станціяхъ отдѣльные пункты для пріема грузовъ исключительно отъ городскихъ станцій и оборудовать эти пункты достаточнымъ числомъ вѣсовъ нежелательно какъ въ отношеніи сортировки мелочныхъ грузовъ которая ухудшится, а слѣдовательно ухудшится и утилизація вагоновъ такъ равно и нарушенія планомѣрности существующихъ порядковъ на линейныхъ станціяхъ.

Равнымъ образомъ не представляется возможнымъ одобрить мѣры, предлагаемыя въ п. 2-мъ, безъ соотвѣтственнаго измѣненія § 3 Правилъ повѣрки содержанія вѣса и стоимости принятаго къ перевозкѣ груза. Что касается 3-го пункта ходатайства, то вопросъ о семъ отпадаетъ, въ виду ожидаемаго распоряженія о подачѣ конвенціонныхъ телеграммъ за 5 дней до момента запрещенія или ограниченія пріема и погрузки.

Къ сему названный Начальникъ присовокупилъ, что на Московскихъ станціяхъ пріемные пункты и вѣсы на платформахъ отправленія грузовъ анизованы по извѣстнымъ направленіямъ или по участкамъ для того, чтобы грузы при погрузки вагоновъ возможно было подсортировать по станціямъ назначенія или по направленіямъ. Такой порядокъ одинаково

установленъ на всѣхъ большихъ по работѣ станціяхъ и одинаково для всѣхъ отправителей. Такъ какъ городскія станціи предъявляютъ грузы на разныя станціи, то отведеніе для пріема отъ нихъ отдѣльныхъ помѣщеній отъ постороннихъ отправителей не предетавляется возможнымъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

I. Въ засѣданіи настоящаго Общаго Съѣзда представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, К. П. Лазаревъ, обращаясь къ заключеніямъ Разсчетной Коммиссіи по вопросу о порядкѣ разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ, заявилъ, что хотя названная Коммиссія вполнѣ опредѣленно высказалась за производство этихъ разсчетовъ моментомъ передачи грузовъ на городскія станціи и указала при этомъ на нѣкоторыя неудобства установленія разсчетовъ моментомъ выдачи грузовъ получателямъ на городскихъ станціяхъ, тѣмъ не мѣнѣе неудобства эти, по его мнѣнію, не могутъ быть признаны столь значительными, чтобы служить достаточнымъ поводомъ къ отказу отъ установленія по отношенію къ коммиссіоннымъ грузамъ того же разсчетнаго момента, что и по грузамъ выдаваемымъ получателямъ непосредственно на линейныхъ станціяхъ жел. дорогъ. Вообще же, по мнѣнію К. П. Лазарева, едва ли правильно ставить въ зависимость отъ даннаго порядка разсчетовъ, хотя бы таковой и представлялся, съ точки зрѣнія разсчетныхъ учрежденій, болѣе удобнымъ,—разрѣшеніе столь важнаго въ переживаемое время вопроса, какъ облегченіе разгрузки крупныхъ линейныхъ станцій прибытія.

Въ виду особаго значенія вопроса о разгрузкѣ станцій прибытія, главнымъ образомъ въ Петроградѣ и Москвѣ, необходимо поступиться удобствами разсчетнаго характера и не ставить препятствій городскимъ станціямъ въ дѣлѣ принятія ими грузовъ на коммиссію. Въ настоящее время, какъ извѣстно, кредитъ въ торговомъ оборотѣ почти совершенно отсутствуетъ и всѣ сдѣлки производятся за наличный разсчетъ, одной изъ самыхъ удобныхъ формъ котораго является наложеніе платежа, чѣмъ и объясняется наблюдающееся нынѣ столь рѣзкое повышеніе числа отправокъ съ наложеннымъ платежомъ. При такихъ условіяхъ городскія станціи, производя разсчетъ за принимаемые ими на коммиссію грузы моментомъ передачи грузовъ желѣзною дорогою, т. е. уплачивая дорогѣ назначенія всѣ лежащіе на грузѣ платежи, въ томъ числѣ и наложенные платежи, впередъ, до взысканія ихъ съ получателей, принуждены были бы затрачивать весьма значительныя суммы, что, несомнѣнно, лишало бы ихъ возможности надлежаще развить эту операцію.

Подчеркнувъ, засимъ, что обсуждаемый вопросъ имѣетъ особенное значеніе для Петрограда и Москвы, К. П. Лазаревъ отмѣтилъ, что въ

то время, какъ въ Москвѣ имѣется, всетаки, значительное количество частныхъ складовъ, Петроградъ, не являвшійся центральнымъ распредѣлительнымъ пунктомъ, настолько бѣденъ складами, что, напримѣръ, Николаевская жел. дорога вынуждена прибѣгать къ реквизиціи частныхъ складочныхъ помѣщеній. Такимъ образомъ несомнѣнно, что главной причиной невывоза грузовъ получателями со станцій всетаки является отсутствіе свободныхъ складочныхъ помѣщеній, куда получатели могли бы передавать свои грузы на храненіе. Поэтому нельзя бороться съ этимъ явленіемъ исключительно путемъ нажима на получателей, заставляя ихъ немедленно выкупать и вывозить прибывшіе грузы, что могло бы оказать отрицательное вліяніе на подвозъ грузовъ. Способствовать же накопленію запасовъ необходимо и въ этомъ отношеніи особенныя усилія должны быть направлены къ тому, чтобы вывозить грузы съ линейныхъ станцій, складочныя помѣщенія которыя столь переполнены, что нерѣдко некуда выгружать прибывающіе грузы и приходится задерживать разгрузку вагоновъ. Поэтому, если освобожденію линейныхъ станцій можетъ способствовать развитіе коммиссіонныхъ операцій городскихъ станцій, то необходимо идти всемѣрно навстрѣчу послѣднимъ и облегчить имъ, насколько возможно, производство таковыхъ, а не ставить препонъ, требуя отъ городскихъ станцій уплаты впередъ всѣхъ лежащихъ на грузѣ платежей, для чего потребовались бы, какъ уже было указано, весьма крупныя суммы.

Имѣя въ виду содѣйствовать скорѣйшему освобожденію линейныхъ станцій назначенія отъ прибывающихъ грузовъ и стремясь къ осуществленію этой главной цѣли, дороги, перевозившія грузъ, должны, по мнѣнію К. П. Лазарева, идти на нѣкоторую жертву и отсрочить полученіе провозныхъ денегъ и наложенныхъ платежей до выдачи груза на городской станціи, принявшей таковой на коммиссію, тѣмъ болѣе, что предлагаемый разсчетный моментъ—по выдачѣ—примѣняется во всѣхъ прочихъ случаяхъ разсчетовъ за грузы прямого сообщенія и что, по существу, совершенно безразлично, почему дорогамъ слѣдованія груза приходится ожидать разсчета за оный: потому ли что таковой не былъ выкупленъ въ теченіе опредѣленнаго срока на самой станціи назначенія или же на городской станціи, взявшей его на коммиссію.

На основаніи изложенныхъ соображеній К. П. Лазаревъ высказался за установленіе разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ моментомъ выдачи таковыхъ получателямъ на городскихъ станціяхъ.

Представитель Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, отмѣтилъ, что вопросъ о примѣненіи того или иного разсчетнаго момента для коммиссіонныхъ грузовъ уже подробно разсматривался на

предыдущемъ Общемъ Съѣздѣ, по вопросу 35 программы, причемъ большинство членовъ Общаго Съѣзда высказалось за производство указанныхъ разсчетовъ мѣсяцемъ передачи грузовъ на городскія станціи. Однако, несмотря на опредѣленно выяснившуюся точку зрѣнія на этотъ вопросъ CXLVII Общаго Съѣзда, Съѣздъ поручилъ Разсчетной Коммиссіи проектировать порядокъ разсчетовъ для обоихъ разсчетныхъ моментовъ. Изъ доложеннаго настоящему Общему Съѣзду протокола Разсчетной Коммиссіи усматривается, что и представители Контролей и Службъ Сборовъ, обсудивъ вопросъ съ учетно-разсчетной стороны, равнымъ образомъ высказались противъ установленія разсчетовъ за коммиссіонные грузы по выдачѣ ихъ на городскихъ станціяхъ, подтвердивъ, такимъ образомъ, мнѣніе Общаго Съѣзда, исходившаго изъ принципіальныхъ соображеній.

Обращаясь къ соображеніямъ, высказаннымъ К. П. Лазаревымъ въ настоящемъ засѣданіи въ пользу установленія разсчетовъ за коммиссіонные грузы по выдачѣ, Г. Г. Кобылинскій заявилъ, что онъ не можетъ усмотрѣть въ нихъ достаточно вѣскихъ данныхъ къ перерѣшенію этого вопроса. Не отрицая, что путемъ надлежащаго развитія коммиссіонныхъ операцій городскихъ станцій по выкупу грузовъ можно достичь извѣстнаго облегченія загруженности линейныхъ станцій прибытія, названный представитель высказалъ опасеніе, что предоставленіе столь широкой льготы городскимъ станціямъ, какой, несомнѣнно явилось-бы предоставленіе имъ права разсчитываться за коммиссіонные грузы лишь послѣ выдачи ихъ получателямъ, значительно замедлить выкупъ грузовъ, ибо грузохозяева будутъ имѣть возможность хранить свои грузы на складахъ городскихъ станцій. Такимъ образомъ городскія станціи, вмѣсто исполненія прямой своей задачи, заключающейся въ содѣйствіи скорѣйшей доставкѣ и передачѣ получателямъ прибывшихъ грузовъ, будутъ хранить грузы у себя, причемъ операція эта, сама по себѣ нежелательная, будетъ производиться, въ сущности, за счетъ дорогъ, везшихъ грузъ и поставленныхъ въ необходимость ожидать разсчета до тѣхъ поръ, пока грузъ не будетъ, наконецъ, взятъ получателемъ съ городской станціи.

Такое положеніе, по мнѣнію Г. Г. Кобылинскаго, едва ли могло-бы быть признано отвѣчающимъ задачамъ настоящаго времени, по условіямъ котораго въ Петроградѣ и Москвѣ, казалось бы, напротивъ того, необходимо стремиться къ скорѣйшему освобожденію всѣхъ складовъ для размѣщенія вновь поступающихъ грузовъ, а не создавать возможность, за счетъ дорогъ, задерживать по нѣсколько мѣсяцевъ грузы на складахъ городскихъ станцій и тѣмъ самымъ содѣйствовать спекуляціи,

однимъ изъ самыхъ вредныхъ пріемовъ коей является выдерживаніе грузовъ и недопущеніе ихъ на рынокъ, выжидая соотвѣтствующаго повышенія цѣнъ.

Обращаясь засимъ къ замѣчанію о необходимости накопленія запасовъ, Г. Г. Кобылинскій указалъ, что въ отношеніи недостатка складовъ въ Петроградѣ и Москвѣ вопросъ этотъ сохраняетъ свою остроту въ обѣихъ столицахъ, такъ какъ, хотя въ Москвѣ складовъ имѣется больше, но въ настоящее время для тѣхъ запасовъ, какіе требуются, эти склады недостаточны. Однако, вопросъ о накопленіи запасовъ нельзя связывать съ тѣмъ или другимъ порядкомъ разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ. Противъ необходимости накопленія запасовъ, конечно, не можетъ быть возраженій, но изъ этого не слѣдуетъ, что именно желѣзныя дороги должны субсидировать эти запасы, ослабляя свои кассовыя выручки ожиданіемъ разсчета за перевезенные грузы вплоть до 8 мѣсяцевъ. Такое субсидированіе не можетъ входить въ задачу желѣзныхъ дорогъ, а если для накопленія запасовъ необходимъ кредитъ, то таковой долженъ быть предоставленъ соотвѣтствующими финансовыми учрежденіями.

Находя поэтому, что высказанныя К. П. Лазаревымъ соображенія ни въ чемъ не ослабляютъ тѣхъ главныхъ основаній, по которымъ Общій Съѣздъ не находилъ возможнымъ примѣнить къ коммиссіоннымъ грузамъ разсчетовъ по выдачѣ, Г. Г. Кобылинскій высказался за утвержденіе составленныхъ Разсчетной Коммиссіей правилъ разсчетовъ по означеннымъ грузамъ мѣсяцемъ передачи таковыхъ городскимъ станціямъ.

Къ мнѣнію Г. Г. Кобылинскаго присоединился и представитель Сѣверо-Донецкой желѣзной дороги, Е. А. Могиленскій, также указавшій на то, что вопросъ о накопленіи запасовъ является вопросомъ совершенно особаго порядка и не можетъ быть разсматриваемъ въ связи и зависимости съ вопросомъ о разсчетахъ за коммиссіонные грузы. Желѣзныя дороги и такъ переживаютъ финансовыя затрудненія, и не могутъ ни въ коемъ случаѣ нести матеріальную отвѣтственность въ дѣлѣ, связанномъ съ продовольствованіемъ Петрограда и Москвы. Если субсидированіе запасовъ, лежащихъ на складахъ городскихъ станцій необходимо, то вопросъ можетъ идти лишь о томъ, чтобы возбудить ходатайство о принятіи вызываемыхъ такой операціей жел. дорогъ расходовъ на счетъ военнаго фонда, подобно тому, какъ уже многіе другіе расходы жел. дорогъ, производимые ими по обстоятельствамъ военнаго времени, возмѣщаются имъ изъ военнаго фонда.

Что же касается установленія разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ моментомъ выдачи таковыхъ на городскихъ станціяхъ, то такой

порядокъ, сводящійся къ тому, чтобы дороги, перевозившія грузъ, авансировали дорогу—собственницу городской станціи, а сами въ свою очередь должали Государственному Банку, платя проценты, по мнѣнію Е. А. Могиленскаго, совершенно непріемлемъ.

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, отмѣтилъ, что порядокъ разсчетовъ по грузамъ, передаваемымъ съ линейныхъ станцій на городскія, предусмотрѣнный примѣчаніемъ къ § 158 Соглашенія о прямомъ сообщеніи и устанавливающій что разсчеты по такимъ грузамъ должны производиться мѣсяцемъ передачи, а не выдачи, дѣйствуетъ уже давно, до сихъ поръ не вызывалъ какихъ либо неудобствъ и по существу совершенно справедливъ. Сущность же предлагаемаго новаго порядка разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ—по выдачѣ таковыхъ на городской станціи—сводится, какъ было уже совершенно правильно указано, во-первыхъ, къ тому, чтобы имѣть возможность хранить грузъ значительное время, вплоть до 8 мѣсяцевъ, когда по § 158 Соглашенія о прямомъ сообщеніи наступаетъ предѣльный срокъ для разсчетовъ и, во-вторыхъ, чтобы желѣзныя дороги, везшія грузъ, авансировали городскія станціи. Непріемлимость подобнаго положенія, по мнѣнію Ф. О. Магазинга, станетъ еще болѣе очевидной, если принять во вниманіе, что кромѣ городскихъ станцій желѣзныхъ дорогъ имѣются также городскія станціи и транспортныя конторы, принадлежащія пароходнымъ О-вамъ, и другимъ перевозочнымъ предпріятіямъ, по отношенію къ которымъ равнымъ образомъ пришлось бы примѣнять тотъ же порядокъ разсчета.

Затѣмъ Ф. О. Магазингъ, по поводу указанія К. П. Лазарева на весьма значительныя оборотныя суммы, которыя потребовались бы городскимъ станціямъ для веденія коммиссіонныхъ операцій при разсчетахъ временемъ передачи грузовъ, отмѣтилъ, что указаніе это справедливо лишь въ томъ предположеніи, что принятые на коммиссію грузы будутъ храниться на городскихъ станціяхъ, въ видѣ общаго явленія, по нѣскольку мѣсяцевъ, т. е., когда городскія станціи, уплативъ дорогамъ, вслѣдъ за принятіемъ груза, всѣ лежащіе на немъ платежи, сами должны будутъ ожидать съ полученіемъ денегъ до выкупа груза получателемъ. Однако, поощреніе желѣзными дорогами длительнаго храненія грузовъ на городскихъ станціяхъ, по соображеніямъ, уже высказаннымъ въ настоящемъ засѣданіи, представляется нежелательнымъ. Если же допустить, что грузы будутъ поступать на городскія станціи не съ цѣлью продолжительнаго храненія на складахъ, а лишь для доставки и сдачи ихъ получателямъ, то въ этомъ случаѣ очевидно, что разсчеты по пере-

дачѣ не составятъ для городскихъ станцій никакихъ затрудненій и веденіе этихъ коммиссіонныхъ операцій отнюдь не потребуетъ отъ городскихъ станцій сколько нибудь значительныхъ суммъ, такъ какъ, разсчеты будутъ производиться не самымъ моментомъ передачи, а мѣсяцемъ передачи и, такимъ образомъ, лишь тѣ отправки, которыя были приняты на коммиссію въ нѣсколько послѣднихъ дней разсчетнаго мѣсяца могутъ оказаться еще не выкупленными получателями, за всѣ же остальныя отправки городскія станціи уже успѣютъ произвести разсчетъ съ получателями и будутъ имѣть полностью суммы, необходимыя для разсчетовъ съ дорогами.

Представитель Московской группы казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, В. С. Зелль, поддерживая высказанныя на Съѣздѣ мнѣнія о нежелательности установленія разсчетовъ за коммиссіонные грузы моментомъ выдачи таковыхъ получателямъ на городскихъ станціяхъ, считалъ необходимымъ отмѣтить что такой порядокъ разсчетовъ способствовалъ бы въ значительной мѣрѣ спекуляціи, основанной на выдерживаніи грузовъ въ складахъ до повышенія существующихъ на нихъ цѣнъ. Въ этомъ отношеніи между условіями храненія грузовъ на линейныхъ и городскихъ станціяхъ существуетъ значительная разница. На линейныхъ станціяхъ прибытія въ Петроградѣ и Москвѣ за храненіе груза въ настоящее время взимаются сильно повышенныя ставки, до четверного размѣра нормальной платы, не говоря уже о томъ, что во многихъ случаяхъ длительное храненіе не допускается вовсе и непринятые въ теченіе 1—2 сутокъ грузы назначаются въ продажу или реквизируются. При такихъ условіяхъ невыкупъ груза въ теченіе сколько нибудь продолжительнаго срока весьма убыточенъ для грузохозяина и сопряженъ съ извѣстнымъ рискомъ. Въ совершенно другомъ положеніи находятся городскія станціи, гдѣ отмѣченныя стѣсненія продолжительнаго храненія грузовъ отсутствуютъ, въ виду чего можно опасаться, что грузы, принятые городскими станціями на коммиссію, будутъ храниться на складахъ этихъ станцій предѣльные сроки въ спекулятивныхъ цѣляхъ, особенно, если владѣльцамъ этихъ грузовъ будетъ предоставлена возможность не платить въ теченіе всего срока храненія никакихъ лежащихъ на грузѣ платежей—ни причитающихся жел. дорогамъ, ни наложенныхъ на грузъ отправителемъ.

Возражая противъ приведенныхъ выше мнѣній и обращаясь къ высказаннымъ на Съѣздѣ опасеніямъ развитія спекуляціи въ связи съ вѣроятностью продолжительнаго храненія грузовъ на складахъ городскихъ станцій, представитель Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги К. П. Лазаревъ, сослался на городскія станціи, принадлежащія Московско-

Виндаво-Рыбинской желѣзной дорогѣ, на складахъ которыхъ продолжительное время хранились весьма значительныя партіи сахара, адресованнаго на имя Петроградскаго Градоначальника и грузы, принадлежащіе Петроградскому Городскому Управленію. Очевидно, что въ обоихъ этихъ случаяхъ продолжительное храненіе грузовъ вызвано вполнѣ понятнымъ побужденіемъ образовать извѣстные запасы продуктовъ, дабы при замедленіи по какимъ либо причинамъ, подвоза таковыхъ, не допустить, хотя бы временно, полнаго отсутствія въ столицѣ тѣхъ или другихъ предметовъ потребленія.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, не устранившемъ обнаружившихся разныхъ мнѣній по вопросу о порядкѣ разсчетовъ по коммиссіоннымъ грузамъ, вопросъ этотъ былъ поставленъ Предсѣдателемъ на балотировку, въ результатѣ коей оказалось, что большинство членовъ Общаго Съѣзда, а именно: Совѣтъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, представителей слѣдующихъ 6 частныхъ желѣзныхъ дорогъ: Ачинскъ-Минусинской, Владикавказской, Московско-Казанской, Московско-Кіево-Воронежской, Сѣверо-Донецкой и Токмакской и представитель Финляндскихъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ высказались за утвержденіе выработанныхъ Разсчетною Коммиссіею правилъ передачи коммиссіонныхъ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія и порядка разсчетовъ мѣсяцемъ передачи таковыхъ грузовъ на городскія станціи, а представители 8 частныхъ дорогъ: Алтайской, Богословской, Лодзинской-Фабричной, Московско-Виндаво-Рыбинской, Рязанско-Уральской, Троицкой, Ферганской и Юго-Восточныхъ за утвержденіе означенныхъ правилъ, но съ тѣмъ, чтобы разсчеты производились мѣсяцемъ выдачи коммиссіонныхъ грузовъ получателямъ на городскихъ станціяхъ.

О таковыхъ разныхъ мнѣніяхъ по вопросу о порядкѣ разсчетовъ за коммиссіонные грузы **Общій Съѣздъ положилъ** представить Управленіямъ желѣзныхъ дорогъ.

II. Засимъ Общій Съѣздъ перешелъ къ обсужденію вопроса объ организаціи пріема грузовъ отъ всѣхъ городскихъ станцій Петроградскаго и Московскаго узловъ у однихъ вѣсовъ на каждой линейной станціи этихъ узловъ.

По поводу приведенныхъ въ докладѣ сообщеній Начальниковъ Московско-Курской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ о результатахъ произведеннаго ими обслѣдованія станцій Петроградскаго и Московскаго узловъ, представитель Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, К. П. Лазаревъ, заявилъ, что отрицательное отношеніе къ предлагаемому новому порядку сдачи грузовъ городскими станціями, основанное, глав-

нымъ образомъ, на опасеніи, что при новомъ порядкѣ сдачи грузовъ городскими станціями ухудшится утилизація вагоновъ, едва ли можетъ быть признано правильнымъ. Для утилизаціи вагоновъ измѣненіе порядка пріема грузовъ отъ городскихъ станцій не будетъ имѣть существеннаго значенія, такъ какъ изъ Петрограда и Москвы, о которыхъ только и идетъ рѣчь, вагоны уходятъ большею частью порожними. Между тѣмъ въ отношеніи наиболѣе удобнаго и скорѣйшаго подвоза и вывоза со станцій грузовъ, возбужденный вопросъ имѣетъ весьма важное значеніе. Неудобства существующаго порядка сдачи грузовъ линейнымъ станціямъ были уже подробно изложены на предыдущемъ Общемъ Съѣздѣ, почему К. П. Лазаревъ, не останавливаясь болѣе на нихъ, считалъ необходимымъ подчеркнуть, что городскія станціи оказываютъ огромныя услуги линейнымъ станціямъ, сдавая свои грузы надлежаще замаркированными, съ составленными документами. Все это значительно облегчаетъ работу линейныхъ станцій. Сортировку доставленныхъ автомобилями грузовъ вполнѣ возможно произвести на мѣстѣ сдачи. Во всякомъ случаѣ, разъ желѣзныя дороги получили отъ Военнаго Вѣдомства автомобили, то на дорогахъ лежитъ обязанность возможно лучше ихъ использовать, для чего необходимо приспособить порядокъ пріема и сдачи грузовъ къ новымъ условіямъ автомобильной возки.

Введеніе автомобильной возки представляетъ столь огромный прогрессъ, что всякія соображенія о неудобствѣ и затруднительности ломки существующихъ порядковъ должны бы, по мнѣнію К. П. Лазарева, отойти на второй планъ.

Предсѣдатель Совѣта представителей казенныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, заявилъ, что еще въ бытность его Начальникомъ Коммерческаго Отдѣла Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на этихъ дорогахъ производились опыты группировки грузовъ, предъявляемыхъ къ отправленію съ Петроградской Городской станціи желѣзныхъ дорогъ, а также сосредоточенія грузовъ, доставляемыхъ съ Петроградской Городской станціи, на желѣзнодорожныхъ станціяхъ въ одномъ мѣстѣ съ тѣмъ, чтобы распредѣленіе (развозка) этихъ грузовъ на территоріи желѣзнодорожной станціи соотвѣтственно назначенію по вѣсамъ производилось средствами городской станціи. Въ то время Сѣверо-Западныя желѣзныя дороги не располагали еще автомобильной тягой и развозка груза производилась гужемъ, т. е. лошадьми.

На основаніи помянутаго опыта Ф. О. Магазингъ признаетъ, что проведеніе предположенія Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги въ жизнь зависитъ отъ разрѣшенія чисто практическихъ задачъ. Именно прежде всего для осуществленія такового необходимо имѣть на

территоріи желѣзнодорожной станціи свободный пакгаузъ, въ который о ставленные городскою станціею для отправленія грузы могли бы быть сложены съ цѣлью послѣдующаго доставленія ихъ на станціонные вѣсы, а если такого пакгауза нѣтъ, то необходимо найти свободную территорію для того, чтобы соорудить на ней помѣщеніе, могущее доставить возможность сортировать грузы, доставляемые съ городскихъ станцій автомобилями. Конечно, помянутыя помѣщенія могутъ служить для временнаго склада и сортировки прибывающихъ грузовъ, предназначенныхъ на городскую станцію.

Вопросъ о недостаткѣ помѣщенія на территоріи желѣзнодорожныхъ станцій Петроградъ казенныхъ дорогъ, въ видѣ пакгаузовъ, въ настоящее время стоитъ остро. Заранѣе можно сказать, что, напримѣръ, на Николаевской дорогѣ едва-ли найдется свободный пакгаузъ для грузовъ городскихъ станцій съ вышеуказанною цѣлью.

Затѣмъ, если бы дѣло разрѣшилось въ благопріятномъ смыслѣ и подходящее помѣщеніе на желѣзнодорожной территоріи нашлось или было выстроено, осталось бы разрѣшить вопросъ, за чей счетъ должны относиться накладные расходы, связанные съ развозкою груза городскихъ станцій по территоріи къ вѣсамъ желѣзнодорожной станціи принимающей дороги.

Представитель Московско-Виндаво-Рыбинской дороги, К. П. Лазаревъ, указывалъ на предыдущемъ Общемъ Съѣздѣ, что, въ случаѣ облегченія работы автомобилей, т. е. освобожденія ихъ отъ обязательства развозить грузы городскихъ станцій по территоріи станціи для сдачи въ соотвѣтственные пакгаузы или пріема грузовъ городскихъ станцій въ одномъ опредѣленномъ мѣстѣ, работа автомобилей значительно уплотнится, слѣдствіемъ чего доставка груза, вмѣсто 19 коп., какъ это обходится нынѣ, обойдется въ 7 коп., т. е. на 12 коп. дешевле.

Здѣсь, по мнѣнію Ф. О. Магазинга, невольно напрашивается вопросъ, за чей же счетъ получится эта экономія. Какъ будто бы создается такое положеніе, что, освобождая кліентовъ городскихъ станцій отъ указанныхъ излишнихъ расходовъ, связанныхъ съ доставкою груза, дорога, сортирующая грузы, принимаетъ этотъ расходъ на себя, удорожая, такимъ образомъ, свои эксплоатаціонные расходы, а освобожденіе дороги, которой принадлежитъ городская станція, отъ этихъ расходовъ, даетъ ей возможность уплотнить работу своихъ автомобилей за счетъ дороги, которой принадлежитъ желѣзнодорожная станція, если сортировка и доставка привезенныхъ городскою станціею на желѣзнодорожную станцію грузовъ будетъ возложена на желѣзнодорожную станцію. Поэтому той Коммиссіи, которой будетъ поручено выясненіе вопроса

объ уплотненіи работы автомобилей городскихъ станцій, необходимо будетъ коснуться и подробно разработать также вышеупомянутый вопросъ относительно отчисленія расхода по доставкѣ грузовъ къ вѣсамъ и справедливаго между заинтересованными дорогами распредѣленія расходовъ, связанныхъ съ сортировкою и развозкою грузовъ городскихъ станцій по вѣсамъ желѣзнодорожной станціи.

Представитель Московской группы казенныхъ жел. дорогъ, В. С. Зелль, напомнилъ, что по обсуждаемому вопросу въ Москвѣ засѣдала спеціальная Коммиссія, въ коей принимали участіе завѣдывающіе всѣми городскими станціями, а также всѣ начальники товарныхъ станцій, причемъ завѣдывающіе городскими станціями, первоначально добивавшіеся того, чтобы имъ былъ предоставленъ для сдачи грузовъ одинъ пакгаузъ на каждой линейной станціи, впослѣдствіи, однако, согласились съ доводами начальниковъ товарныхъ станцій, доказывавшихъ, что гораздо лучше, если городскія станціи будутъ подсортировывать грузы на своихъ складахъ

Не заявляя себя сторонникомъ того или другого порядка, В. С. Зелль считалъ, что обсуждаемый вопросъ имѣетъ, несомнѣнно, крупное значеніе, и прежде, чѣмъ дать какой-либо отвѣтъ на этотъ вопросъ, Общему Съѣзду слѣдовало бы обратиться къ Министерству Путей Сообщенія съ представленіемъ о желательности всесторонняго обслѣдованія сего вопроса въ мѣстныхъ Управленіяхъ желѣзныхъ дорогъ.

Представитель Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, заявилъ, что онъ вполнѣ раздѣляетъ взглядъ на этотъ вопросъ, высказанный К. П. Лазаревымъ какъ въ настоящемъ, такъ и въ предыдущемъ Общемъ Съѣздѣ. Однако, необходимо принять во вниманіе, что, въ виду отрицательныхъ отзывовъ Начальниковъ Московско-Курской и Николаевской желѣзныхъ дорогъ, ссылающихся на техническія затрудненія въ проведеніи новаго порядка, Общему Съѣзду едва-ли возможно нынѣ же вынести опредѣленное постановленіе по существу сего вопроса. Въ данномъ положеніи болѣе практичнымъ представлялось бы предложить Управленіямъ Николаевской и Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ командировать агентовъ отъ своихъ Службъ Движенія для ознакомленія съ постановкой и организаціей пріема грузовъ отъ городскихъ станцій на ст. Петроградъ Московско-Виндаво-Рыбинской жел. дороги, гдѣ новый порядокъ уже дѣйствуетъ и, слѣдовательно, имѣется извѣстный опытъ.

Общій Съѣздъ, соглашаясь съ мнѣніемъ Г. Г. Кобылинскаго, **положилъ** просить Управленіе Николаевской и Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ командировать своихъ представителей на товарную ст. Петроградъ, М.-В.-Рыбинской жел. дороги, для ознакомленія съ постановкой и организаціей на названной станціи пріема грузовъ отъ городскихъ станцій.

Вопросъ 27. О разсмотрѣніи проекта разъяснительной публикаціи въ Сборникѣ Тарифовъ о томъ, какія перевозки почтъ въ товарныхъ вагонахъ должны совершаться безплатно и какія за плату.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, ссылаясь, въ предложеніи своемъ отъ 21 января с. г. за № 1280, на возникающія на желѣзныхъ дорогахъ недоразумѣнія при перевозкахъ почты въ товарныхъ вагонахъ, включенныхъ въ составъ пассажирскихъ поѣздовъ, предполагаетъ помѣстить въ Сборникѣ Тарифовъ разъяснительную публикацію о томъ, какія именно перевозки почты должны совершаться безплатно и какія за плату.

Проектъ означенной публикаціи, ниже сего помѣщенный и внесенъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда.

Проектъ въ Отдѣлъ Распоряженій Правительства Сборника Тарифовъ.

Департаментъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ, по соглашенію съ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ, Департаментомъ желѣзнодорожной отчетности и Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ, симъ извѣщаетъ, что *ст. 1-я дѣйствующихъ „Временныхъ Правилъ о перевозкѣ почты по желѣзнымъ дорогамъ“*, изданныхъ согласно п. 1 ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго, въ 9-й день января 1873 года, мнѣнія Государственнаго Совѣта (см. въ № 14 Собр. Узак. и Расп. Прав. за тотъ же 1873 годъ, ст. 159, перепеч. на стр. 109—112 Свода пас. тар. Сборн. Тарифовъ № 2323, отъ 6-го февраля 1914 года, Тарифъ № 7757)—каковая статья 1-я гласитъ:

„Всякаго рода почтовая корреспонденція и необходимые для сопровожденія оной почтовые чины перевозятся по правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, на слѣдующихъ основаніяхъ: а) во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ—безплатно и б) при перевозкѣ почтовой клади въ товарныхъ поѣздахъ—съ платою по $^1/_{18}$ части копѣйки съ пуда и версты, а въ отношеніи къ чинамъ, оную сопровождающимъ,—съ платою за пассажирскія мѣста III-го класса“.

„Вѣсъ почтовой клади въ вагонѣ не долженъ превышать установленнаго Министерствомъ Путей Сообщенія размѣра нагрузки вагоновъ. Управленіе дороги, въ случаѣ сомнѣнія въ правильности вѣса клади, имѣетъ право провѣрить оный“,—*подлежитъ пополненію нижеприводимымъ примѣчаніемъ разъяснительнаго характера.*

„*Примѣчаніе.* Упоминаемая въ сей статьѣ 1-ой перевозка всякаго рода почтовой корреспонденціи и необходимыхъ для сопровожденія оной почтовыхъ чиновъ по правительственнымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, открытымъ для общественнаго пользованія, во всѣхъ пассажирскихъ поѣздахъ совершается безплатно, какъ въ томъ случаѣ, когда таковые корреспонденціи и чины помѣщаются въ отдѣльныхъ помѣщеніяхъ въ пассажирскомъ вагонѣ, такъ равно и въ томъ случаѣ, когда таковые корреспонденціи и чины помѣщаются въ обыкновенныхъ товарныхъ вагонахъ, включаемыхъ въ составъ подлежащихъ пассажирскихъ поѣздовъ, если только между желѣзною дорогою и почтово-телеграфнымъ вѣдомствомъ состоялось соглашеніе на предметъ обращенія товарныхъ вагоновъ въ составѣ даннаго пассажирскаго поѣзда“.

„Разсчетъ платы по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты, за перевозку почтовыхъ посылокъ безъ цѣны въ товарныхъ вагонахъ, съ товаро-пассажирскими, ускоренными товарными и товарными большой и малой скорости поѣздами, со станціи Петроградъ Николаевск. въ Сибирь (см. циркуляръ Управленія ж. д., отъ 26 апрѣля 1913 г., перен. на стр. 112 того же Свода пассажирскихъ тарифовъ, Сборн. Тарифовъ № 2323), останется въ силѣ и впредь“.

„Равнымъ образомъ остаются въ силѣ и отдѣльныя соглашенія нѣкоторыхъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій съ почтово-телеграфнымъ Вѣдомствомъ на предметъ взиманія платы за перевозку почты и почтовой клади на иныхъ основаніяхъ, (напр.,—по Ейской и Сѣверо-Донецкой жел. дорогамъ—см. стр. 113 того же Свода, Сборн. Тарифовъ № 2323; по Токмакской жел. дорогѣ—см. Сборн. Тарифовъ № 2323, изв. № 19449; по Волго-Бугульминской жел. дорогѣ—см. Сборн. Тар. № 2356, изв. № 20482; по Житомірской жел. дорогѣ—см. Сборн. Тар. № 2408, изв. 22230; по Троицкой жел. дорогѣ—см. Сборн. Тар. № 2413, изв. 22396, а также Сборн. Тарифовъ № 2269, изв. № 17770; по Кахетинской жел. дорогѣ—см. Сборн. Тар. № 2417, изв. № 22565), каковыя соглашенія допущены къ примѣненію, между прочимъ, въ соотвѣтствіи съ ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ, въ 26-ой день іюня 1912 года, закономъ (см. № 144 Собр. Узак. и Расп. Прав. за 1912 годъ, ст. 1263-я, перепечатан. на стр. 113 того же Свода пассажирскихъ тарифовъ, Сборн. № 2323), предоставляющимъ подъѣзднымъ рельсовымъ съ механическими двигателями путямъ право освобождаться отъ обязанности перевозить безплатно или по пониженному тарифу всякаго рода почтовую корреспонденцію и сопровождающихъ таковую почтовыхъ чиновъ“.

На настоящемъ Общемъ Съѣздѣ представитель Московско-Кіево-Воронежской жел. дороги, Ю. А. Лэмпицкій, указалъ, что согласно дѣйствующимъ нынѣ Временнымъ правиламъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, установлены два вида этой перевозки: 1) безплатная съ пассажирскими поѣздами въ предоставляемыхъ почтовому вѣдомству особыхъ отдѣленіяхъ классныхъ вагоновъ и въ вагонахъ почтовыхъ, 2) платная по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты при перевозкѣ почтъ съ товарными поѣздами.

Послѣднее время, однако, вслѣдствіе значительнаго развитія почтовыхъ операцій, почтовое вѣдомство не довольствуется постановкою въ составы пассажирскихъ поѣздовъ почтовыхъ вагоновъ или вагоновъ съ почтовыми отдѣленіями, а загружая почтовыя отправленія въ товарные вагоны, требуетъ, затѣмъ, постановки этихъ вагоновъ въ пассажирскіе поѣзда. Желѣзныя дороги при указанныхъ условіяхъ предъявляютъ почтовому вѣдомству счета за перевозку почты въ товарныхъ вагонахъ прицѣпленныхъ къ пассажирскому поѣзду, но названное вѣдомство ссылаясь на то обстоятельство, что перевозка совершена, хотя и въ товарномъ вагонѣ, но находившемся въ составѣ пассажирскаго поѣзда въ оплатѣ указанныхъ счетовъ обычно отказываютъ. Слѣдствіемъ сего является наличіе постоянныхъ недоразумѣній между желѣзными дорогами и почтовымъ вѣдомствомъ.

Проектируемая нынѣ публикація имѣетъ цѣлью устранить указанныя недоразумѣнія, предлагая, путемъ разъясненія въ примѣчаніи подъ ст. 1 Временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ установить безплатную перевозку почтъ и въ товарныхъ вагонахъ, прицѣпляемыхъ къ пассажирскимъ поѣздамъ, въ случаѣ особаго соглашенія между желѣзными дорогами и почтовымъ вѣдомствомъ на постановку этихъ вагоновъ въ пассажирскіе поѣзда.

Обращаясь къ существу предлагаемаго разъясненія, Ю. А. Лэмпицкій отмѣтилъ, затѣмъ, что таковое, дѣйствительно, внесетъ въ дѣло перевозки почтъ большую опредѣленность, но въ то же время указаннымъ разъясненіемъ закрѣпится уже въ дальнѣйшемъ право почтоваго вѣдомства на перевозку почтъ безплатно въ товарныхъ вагонахъ съ пассажирскими поѣздами, такъ какъ, хотя въ разъясненіи и предвидѣно обязательство особаго соглашенія между желѣзными дорогами и почтовымъ вѣдомствомъ, но, тѣмъ не менѣе, однако, необходимо имѣть въ виду, что во многихъ случаяхъ желѣзнымъ дорогамъ представится затруднительнымъ уклониться отъ заключенія указаннаго соглашенія.

На основаніи изложеннаго было бы болѣе цѣлесообразнымъ высказаться противъ опубликованія означеннаго выше разъясненія.

Далѣе Ю. А. Лемницкій отмѣтилъ, что вопросъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ разсмотрѣнъ подробно уже Общимъ Съѣздомъ, образовавшимъ первоначально для сего Особую Коммиссію и утвердившимъ, затѣмъ, составленный ею проектъ правилъ названной перевозки. Принятый Общимъ Съѣздомъ проектъ былъ представленъ въ Министерство Путей Сообщенія и Фанансовъ и въ дальнѣйшемъ долженъ быть разсмотрѣнъ въ особомъ междувѣдомственномъ совѣщаніи.

Принявъ во вниманіе, что урегулированіе дѣла перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ представляетъ для сихъ послѣднихъ существенный интересъ, Ю. А. Лэмпицкій полагалъ весьма желательнымъ, чтобы предположенія Общаго Съѣзда по сему вопросу были проведены въ жизнь въ возможно близкомъ будущемъ. Въ виду сего, Общему Съѣзду надлежало бы возбудить передъ Управленіемъ жел. дорогъ ходатайство объ ускореніи разсмотрѣнія подлежащими Вѣдомствами указаннаго выше проекта правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ.

Представитель Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій огласилъ, затѣмъ, нижеслѣдующій отзывъ Управленія представляемой имъ дороги по существу обсуждаемаго вопроса:

„На практикѣ перевозка почтовой корреспонденціи въ товарныхъ вагонахъ производится очень часто, причемъ на Московско-Казанской жел. дорогѣ установлено даже правильное курсированіе товарныхъ вагоновъ съ почтой въ пассажирскихъ поѣздахъ №№ 21 и 22 (уч. Казань—Тимирязево—Рузаевка) и 3/19 и 20/4 (уч. Симбирскъ—Рузаевка).

Перевозка почтъ съ пассажирскими поѣздами допускается въ исполненіе настойчивыхъ требованій почтоваго вѣдомства, обремененнаго почтой въ виду происходящихъ военныхъ событій и заинтересованнаго по тѣмъ или другимъ соображеніямъ въ болѣе быстрой доставкѣ.

Съ своей стороны, Управленіе Московско-Казанской дороги считало бы пріемлемымъ изданіе проектируемаго разъясненія о перевозкѣ почтъ лишь въ случаѣ, если бы было признано за дорогою безспорное право отказа въ пріемѣ почтъ съ пассажирскими поѣздами въ товарныхъ вагонахъ.

Такъ какъ, однако, для почтоваго вѣдомства всегда можетъ представиться необходимость перевозки почтъ въ товарныхъ вагонахъ съ пассажирскими поѣздами и такъ какъ на почвѣ отказа въ удовлетвореніи требованій почтоваго Вѣдомства могутъ возникать для дорогъ нежелательныя недоразумѣнія, то Управленіе Московско-Казанской жел. дороги полагало бы измѣнить редакцію проектируемаго разъясненія въ томъ смыслѣ:

1) что перевозка почты съ пассажирскими поѣздами совершается

безплатно лишь въ томъ случаѣ, если почта слѣдуетъ въ одномъ почтовомъ вагонѣ или хотя и товарномъ, но предоставляемомъ взамѣнъ помѣщенія, предусмотрѣннаго § 2 Временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, и

2) что если перевозимая въ пассажирскихъ поѣздахъ почта занимаетъ болѣе одного почтоваго вагона и вообще болѣе отводимаго по § 2 помѣщенія для почты, то излишекъ, если на перевозку такового съ пассажирскимъ поѣздомъ послѣдуетъ соглашеніе дороги, перевозится за плату въ $^1/_{18}$ коп. съ пуда".

Отмѣтивъ, что высказанныя въ настоящемъ отзывѣ заключенія сводятся къ внесенію въ проектъ обсуждаемой публикаціи измѣненій способныхъ въ большей мѣрѣ гарантировать жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій добавилъ, что принявъ во вниманіе соображенія, высказанныя Ю. А. Лэмпицкимъ, онъ болѣе склоненъ присоединиться къ предложенію о томъ, чтобы разъяснительная публикація къ § 1 Временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по жел. дорогамъ не была помѣщена и чтобы выработанныя Общимъ Съѣздомъ правила сей перевозки получили возможно скорѣйшее осуществленіе на практикѣ.

Но кромѣ сего, Г. Г. Кобылинскій полагалъ, что въ виду наблюдающихся нынѣ на дорогахъ недоразумѣній по поводу перевозки почтъ, надлежало бы впредь до утвержденія указанныхъ правилъ озаботиться установленіемъ пока хотя временнаго порядка, болѣе отвѣчающаго потребностямъ жел. дорогъ.

Въ указанномъ направленіи нѣкоторыми дорогами уже дѣлаются извѣстныя попытки, такъ, напримѣръ:

На основаніи полученныхъ отъ Управленія желѣзныхъ дорогъ телеграммъ нижеслѣдующаго содержанія:

№—11852 отъ 3 апрѣля 1915 г.

„Въ виду поступающихъ отъ дорогъ запросовъ о томъ, на какихъ условіяхъ должна перевозиться въ товарныхъ вагонахъ почтовая кладь согласованными поѣздами товар. пассажирск., смѣшанными или ускоренно товарными, въ дополненіе телегр. №—1 Д 10584 отъ 25 марта, разъясняется, что перевозка почтовой клади съ указанными поѣздами, примѣнительно пункту 6 ст. первой временныхъ правилъ о перевозкѣ почтъ по жел. дор. должна производиться за плату $^1/_{18}$ коп., съ пуда и версты".

№—13882, отъ 16 апрѣля того же года.

„Въ дополнен. циркул. телегр. Упр. ж. д. отъ 3 апрѣля с. г. за №—11852 согласно которой перевозка почтовой клади въ товарныхъ вагон. должна производиться согласован. товаро-пассажир., смѣшанными или ускорен. товарн. поѣзд. за плату по $^1/_{18}$ коп., съ п. и версты, разъ

ясняется, что неоплата почтовымъ вѣдомст. провоза почтовыхъ грузовъ при пріемѣ или выдачѣ ихъ не должна служить препятст. къ пропуску товарн. вагон. съ почтой въ указан. выше поѣзд. и почтовая кладь по прибыт. въ пункты назначенія должна выдаваться безпрепятственно, при томъ какъ перевозка почтовой клади, такъ и разсчеты съ почтовымъ вѣдомствомъ должны производиться порядкомъ, установленнымъ для казен. дор. циркуляромъ 26/27 апрѣля 1913 г. №-а 12985",

и №—1 Д 18226 отъ 13 мая 1915 г.:

„Въ дополненіе циркулярной телегр. Упр. ж. дор. отъ 6 апрѣля с. г. за №—13888 разъясняется, что за перевозку почты въ товарныхъ вагонахъ, независимо отъ того, слѣдуетъ ли она въ дѣйствующую армію или по другому назначенію, должна начисляться плата по 1/18 к., съ пуда и версты, причемъ почта въ товарныхъ вагонахъ должна перевозиться за пломбами и замками почтоваго вѣдомства, подобно таможеннымъ грузамъ, по составляемымъ на общемъ основаніи накладнымъ, для чего мѣстные органы почтоваго вѣдомства будутъ сообщать станціямъ отправленія вѣсъ предъявляемой къ перевозкѣ въ товарныхъ вагонахъ почты въ пудахъ, а также и всѣ другія свѣдѣнія, необходимыя для составленія такладныхъ. Вскрытіе товарнаго вагона, какъ для отгрузки почты въ пути, такъ и по другимъ причинамъ, должно производиться въ присутствіи представителя почтоваго вѣдомства, при отсутствіи же на данной станціи уполномоченнаго чиновника почтоваго вѣдомства, станція въ случаѣ необходимости вскрытія товарнаго вагона съ почтой, обязана вызвать представителя почтоваго вѣдомства изъ ближайшаго почтоваго учрежденія, если же въ теченіи 24 часовъ послѣ вызова представитель почтоваго вѣдомства не прибудетъ на станцію, товарный вагонъ съ почтою можетъ быть вскрытъ желѣзнодорожными агентами, въ присутствіи чина жандармской полиціи",

на Московско-Казанской желѣзной дорогѣ былъ предложенъ, циркуляромъ по Службѣ Движенія, отъ 2 іюля 1915 г. за №—233, нижеслѣдующій порядокъ перевозки почтовой клади въ товарныхъ вагонахъ:

„На основаніи телеграммъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 3 и 16 апрѣля и 13 мая с. г. за №№—11852, 13882 1Д18226 предлагается подлежащимъ станціоннымъ агентамъ принять къ свѣдѣнію и руководству нижеслѣдующія указанія относительно перевозки почтовой клади *въ товарныхъ* вагонахъ:

1. Почтовая кладь, предъявленная Почтовымъ Вѣдомствомъ къ перевозкѣ въ товарномъ вагонѣ, грузится въ особый вагонъ, отдѣльно отъ прочихъ грузовъ.

2. На почтовую кладь должны составляться обыкновенныя именныя накладныя и прочіе дорожные документы соотвѣтственной скорости.

3. Расчетъ платы за перевозку клади производится станціей по $^1/_{18}$ коп., съ пуда и версты (пунктъ *б* ст. 1 Временныхъ Правилъ о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, составляющихъ VII Отдѣлъ части II Общаго Устава изд. 1909 г.). Перевозка почтовой клади можетъ совершаться какъ за наличныя деньги, такъ и въ кредитъ, при чемъ въ послѣднемъ случаѣ не иначе, какъ по представленіи почтовыми учрежденіями особыхъ предложеній Почтоваго Вѣдомства на перевозку, какъ то установлено для казенныхъ жел. дорогъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26 апрѣля 1913 г. №—12985, опубликованнымъ въ №—2288 Сборника Тарифовъ. Предложенія Почтоваго Вѣдомства, равно какъ и накладныя, должны быть отдѣльныя для каждой станціи назначенія почтовой клади, съ указаніемъ въ нихъ почтоваго учрежденія, коему кладь назначается, а также количества посылокъ, т. е. числа мѣстъ и вѣса въ пудахъ. Предложенія Почтоваго Вѣдомства прилагаются къ дорожнымъ документамъ, съ отмѣткой въ послѣднихъ №№—предложеній, и слѣдуютъ до станцій назначенія клади. Представителю почтоваго учрежденія взамѣнъ накладныхъ и предложеній выдаются дубликаты накладныхъ.

4. Отчеты отправленія почтовой клади съ копіями дубликатовъ накладныхъ составляются отдѣльно по скоростямъ и представляются въ Службу Сборовъ.

5. По прибытіи на станцію назначенія почтовая кладь, перевезенная по предложенію Почтоваго Вѣдомства, выдается адресатамъ безъ взысканія причитающихся платежей, а дорожные документы и предложеніе представляются въ Службу Сборовъ при отдѣльныхъ отчетахъ оотвѣтственной скорости и сообщенія съ отмѣткой на нихъ—*„Почтовая кладь“*. Перевозимая въ товарномъ вагонѣ почтовая кладь безъ предложеній Почтоваго Вѣдомства выдается на станціи назначенія на общемъ основаніи, и со взысканіемъ провозной платы, исчисленной по указанному выше разсчету, т. е. по $^1/_{18}$ к., съ пуда и версты.

6. Въ тѣхъ случаяхъ, когда почтовая кладь въ товарныхъ вагонахъ отправляется въ прямомъ сообщеніи и предложеній Почтоваго Вѣдомства на перевозку клади въ кредитъ не было представлено на станціяхъ отправленія, при чемъ плата за провозъ не была уплачена при отправленіи, станція отправленія должна въ накладной и въ другихъ дорожныхъ документахъ исчислять провозную плату по $^1/_{18}$ к., съ пуда и версты, за все разстояніе и сдѣлать въ графѣ накладной „Примѣчанія“ отмѣтку слѣдующаго содержанія: „Предложеніе на перевозку

въ кредитъ не было представлено; деньги за провозъ подлежатъ взысканію на ст. назначенія".

7. Товарные вагоны, загруженные почтовой кладью, должны слѣдовать за замками и пломбами Почтоваго Вѣдомства, каковые замки и пломбы отмѣчаются въ вагонныхъ листахъ, съ указаніемъ количества ихъ, №№—и знаковъ. Вскрытіе товарнаго вагона какъ для отгрузки почты въ пути, такъ и по другимъ причинамъ, должно производиться въ присутствіи представителя Почтоваго Вѣдомства. Если на станціи не имѣется уполномоченнаго чиновника Почтоваго Вѣдомоства, то станція, въ случаѣ необходимости вскрытія товарнаго вагона съ почтой, обязана вызвать представителя означеннаго вѣдомства изъ ближайшаго почтоваго учрежденія для присутствованія при вскрытіи и если представитель не явится въ теченіе 24 часовъ послѣ вызова, то вскрытіе производится въ его отсутствіе, но обязательно въ присутствіи жандармскаго унтеръ-офицера. О вскрытіи вагона и о снятіи съ вагона принадлежащихъ Почтовому Вѣдомству замковъ составляется жандармскій протоколъ съ указаніемъ въ немъ на то, что вызванный чиновникъ Почтоваго Вѣдомства не явился для вскрытія. При этомъ, если провѣркой клади въ вагонѣ будетъ обнаружено какое-либо несоотвѣтствіе клади съ документами, то объ этомъ составляется коммерческій актъ въ порядкѣ XVII главы Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

8. Товарные вагоны съ почтовой кладью должны слѣдовать съ смѣшанными или товарными поѣздами. Постановка ихъ въ пассажирскіе поѣзда безъ особыхъ каждый разъ разрѣшеній Управленія дороги не должна допускаться.

9. Въ случаѣ наличія свободнаго мѣста въ вагонѣ, слѣдующемъ съ почтовою кладью, въ таковой вагонъ въ мѣстахъ отгрузки клади можетъ производиться, по желанію почтовыхъ учрежденій, догрузка клади, подлежащей перевозкѣ въ направленіи слѣдованія вагона, съ соблюденіемъ всѣхъ условій, изложенныхъ въ настоящемъ циркулярѣ, и съ тѣмъ, чтобы таковая догрузка отнюдь не была причиной излишней задержки вагона въ пути.

О всѣхъ могущихъ встрѣтиться недоразумѣніяхъ предлагается сообщать по телеграфу ДФ въ копіи ХН и К."

Какъ видно изъ приведеннаго, изложенный порядокъ перевозки почтъ по Московско-Казанской жел. дорогѣ дѣйствуетъ уже съ іюля мѣсяца прошлаго года и на практикѣ при перевозкѣ почтъ въ мѣстномъ сообщеніи названной дороги нареканій не вызываетъ. Окажется ли такой или подобный ему порядокъ пригоднымъ для перевозокъ почтъ въ прямомъ между дорогами сообщеніи—подлежитъ, конечно, еще дальнѣйшему

обсужденію, но во всякомъ случаѣ, по мнѣнію Г. Г. Кобылинскаго, какія то мѣры для упорядоченія этого послѣдняго вида перевозки предпринять необходимо.

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, Ф. О. Магазингъ, заявилъ, что на одномъ изъ минувшихъ Общихъ Съѣздовъ, уже послѣ принятія Проекта правилъ перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, обсуждался вопросъ объ установленіи временнаго порядка перевозки по желѣзнымъ дорогамъ почтовыхъ отправленій. Общимъ Съѣздомъ указанный вопросъ былъ переданъ въ ту же Коммиссію, коей была поручена первоначальная разработка общаго вопроса о перевозкѣ почтъ по желѣзнымъ дорогамъ и названной Коммиссіей былъ выработанъ и временный порядокъ.

Въ дальнѣйшемъ разсмотрѣніе этого временнаго порядка было пріостановлено и желѣзнымъ дорогамъ предложено, въ виду послѣдовавшаго на Съѣздѣ предложенія, доставить свѣдѣнія о томъ не представляется ли для дорогъ болѣе осуществимымъ предоставлять для перевозки почтъ предусмотрѣнныя Временными правилами о сей перевозкѣ почтовыя отдѣленія, вмѣсто производства перевозки почтъ въ товарныхъ вагонахъ. Въ настоящее время свѣдѣнія отъ дорогъ вѣроятно уже поступили и данное дѣло надлежитъ подвергнуть дальнѣйшему разсмотрѣнію въ соотвѣтствіи съ полученными отъ дорогъ данными.

При этомъ желательно, чтобы вопросъ объ установленіи какого-либо временнаго, общаго для всѣхъ дорогъ, порядка былъ бы обсужденъ въ непосредственномъ будущемъ, такъ какъ дорогами въ виду отсутствія точныхъ указаній испытываются значительныя затрудненія. На таковыя напримѣръ, ссылается Начальникъ Николаевской желѣзной дороги, сообщившій рапортомъ въ Управленіе жел. дорогъ отъ 26 февраля мин. г. за № 1324418/111/15 г., „что въ настоящее время, въ тѣхъ случаяхъ, когда для перевозки почты, имѣющагося въ пассажирскомъ поѣздѣ спеціальнаго почтоваго вагона бываетъ недостаточно,—станціи, при требованіи почтовыми учрежденіями товарныхъ вагоновъ, довольствуются письменными, телеграфными, а иногда и словесными заявленіями мѣстныхъ почтовыхъ учрежденій о предоставленіи вагоновъ.

Отсутствіе однообразнаго порядка и какихъ либо указаній о томъ—отъ кого должны исходить вышеуказанныя требованія на товарные вагоны, по какой формѣ надлежитъ составлять требованія и кѣмъ должны подписываться таковыя, можетъ послужить причиной того, что товарные вагоны для перевозки почты будутъ требоваться безъ достаточной нужды.

Въ заявленіи о предоставленіи товарныхъ вагоновъ должно быть

указано почтовое учрежденіе, требующее вагоны, количество и вѣсъ почтовой клади, предназначенной къ погрузкѣ.

При предъявленіи требованія на вагоны должны предъявляться почтовыя накладныя, на основаніи которыхъ станціями составляются документы. Требованія должны подписываться Начальникомъ почтоваго отдѣленія или лицомъ на то уполномоченнымъ".

Что же касается существа внесеннаго на обсужденіе настоящаго Общаго Съѣзда вопроса о помѣщеніи публіаціи, разъясняющей ст. 1 Временныхъ Правилъ перевозки почтъ по жел. дорогамъ, то Ф. О. Магазингъ находитъ, съ своей стороны, что проектъ означенной публикаціи, базируется исключительно на ст. 1 указанныхъ правилъ, и оставляетъ совершенно безъ вниманія послѣдующія статьи тѣхъ же Правилъ, объясняющія какъ слѣдуетъ понимать ст. 1 въ отношеніи безплатной перевозки почты, почему этотъ Проектъ является не соотвѣтствующимъ общему смыслу Временныхъ Правилъ. Въ виду изложеннаго и раздѣляя приведенныя выше соображенія, Ф. О. Магазингъ полагалъ желательнымъ отъ помѣщенія обсуждаемаго проекта публикаціи воздержаться и ходатайствовать объ ускореніи разсмотрѣнія въ Междувѣдомственномъ Совѣщаніи проекта правилъ перевозки почтъ по жел. дорогамъ, выработаннаго Общимъ Съѣздомъ.

Представитель Управленія жел. дорогъ отъ Части Движенія, Ѳ. Е. Пивоваръ, указалъ, что, на вопросъ о перевозкѣ почтъ въ товарныхъ вагонахъ было уже давно обращено вниманіе Управленія жел. дорогъ и съ цѣлью достиженія упорядоченія указанной перевозки было созвано особое совѣщаніе, засѣданія коего состоялись 5 и 8 мая минувшаго года.

Въ протоколѣ сего совѣщанія изложено нижеслѣдующее:

1) Въ направленіяхъ, загруженныхъ почтовыми отправленіями и посылками, всѣ транзитныя посылки безъ цѣны и цѣнныя не свыше 10 руб., а равно транзитная журнальная почта, т. е. не ежедневныя періодическія изданія, должны перевозиться въ товарныхъ вагонахъ съ однимъ изъ ближайшихъ согласованныхъ поѣздовъ товаро-пассажирскихъ, смѣшанныхъ или ускоренно-товарныхъ, въ зависимости отъ наличія на дорогахъ поѣздовъ указанныхъ категорій, за плату, на основаніи пункта *б* ст. 1 Временныхъ Правилъ о перевозкѣ почты по желѣзнымъ дорогамъ, по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты, но безъ взиманія наличныхъ денегъ, въ кредитъ, съ послѣдующей оплатой совершенныхъ перевозокъ по счетамъ, какъ то установлено для перевозки почтовыхъ посылокъ, отправляемыхъ изъ Петрограда Николаевской въ Сибирь, циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 26/27 апрѣля 1913 г. за № 12985, изданнымъ по соглашенію съ Департаментами желѣзнодорож-

ныхъ дѣлъ и желѣзнодорожной Отчетности и Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ, съ примѣненіемъ этого порядка какъ къ казеннымъ, такъ и къ частнымъ жел. дорогамъ, причемъ представители Управленія желѣзныхъ дорогъ полагаютъ, что разсчеты за перевозки почты въ товарныхъ вагонахъ должны быть производимы на основаніи „Временныхъ Правилъ разсчетовъ казенныхъ вѣдомствъ черезъ посредство Департамента Государственнаго Казначейства за перевозки по казеннымъ и частнымъ желѣзнымъ дорогамъ, совершаемыя въ кредитъ“ изданія 1914 г. (согласно примѣчанія 2 къ § 1 сихъ правилъ).

Примѣчаніе. Въ случаѣ указанія опыта, что перевозка транзитныхъ цѣнныхъ посылокъ свыше 10 руб. въ значительной мѣрѣ обременяетъ почтовые вагоны, Министерство Путей Сообщенія оставляетъ за собой право возбудить вопросъ о выдѣленіи въ товарные вагоны и транзитныхъ посылокъ съ объявленной цѣнностью свыше 10 руб.

2) Перевозка почты въ товарныхъ вагонахъ должна производиться по составляемымъ на общемъ основаніи накладнымъ, для чего мѣстные органы Почтоваго Вѣдомства должны обязательно сообщать станціямъ отправленія вѣсъ предъявляемой къ перевозкѣ въ товарныхъ вагонахъ почты въ пудахъ, а также и всѣ другія свѣдѣнія, необходимыя для составленія накладныхъ. Для достиженія большей точности въ опредѣленіи вѣса мѣстнымъ учрежденіямъ почтово-телеграфнаго и желѣзнодорожнаго вѣдомствъ предоставляется устанавливать способы и пріемы опредѣленія вѣса по взаимному соглашенію.

3) Если товарный вагонъ, нагруженный посылками въ дѣйствующую армію, будетъ поставленъ въ силу чрезвычайныхъ обстоятельствъ въ почтовые или пассажирскіе поѣзда, то разсчетъ за такую перевозку долженъ производиться на общемъ основаніи по $^1/_{18}$ коп. съ пуда и версты, какъ указано въ пунктѣ 1 сего протокола.

4) При обсужденіи вопроса объ оплатѣ перевозки почты въ товарныхъ вагонахъ въ составѣ не товарныхъ поѣздовъ представители Почтоваго Вѣдомства заявили, что по ихъ мнѣнію осуществленіе уплатъ за такія перевозки возможно только по полученіи на то согласія Министерства Финансовъ и Государственнаго Контроля.

Представители же Управленія желѣзныхъ дорогъ, основываясь на сущности и разумѣ Временныхъ Правилъ о перевозкѣ почты по желѣзнымъ дорогамъ 1873 года и принимая во вниманіе заключеніе по аналогичному вопросу Департамента желѣзнодорожныхъ дѣлъ, данное отно-

шеніемъ отъ 20 февраля 1913 года за № 2113/197, въ копіи при семъ прилагаемомъ, полагаютъ, что въ данномъ случаѣ едва ли встрѣчается надобность въ сношеніяхъ съ Министерствомъ Финансовъ и Государственнымъ Контролемъ, такъ какъ въ силу § 22 указанныхъ Временныхъ Правилъ"... разъясненіе могущихъ встрѣтиться по сему предмету недоразумѣній предоставляется взаимному соглашенію Министровъ Внутреннихъ Дѣлъ и Путей Сообщенія, съ неизмѣннымъ притомъ сохраненіемъ сущности и разума сихъ равил".

Какъ усматривается изъ приведеннаго протокола предполагалось взимать плату за перевозку почты въ товарныхъ вагонахъ, помѣщенныхъ въ составѣ не товарныхъ поѣздовъ и вѣроятно лишь въ дальнѣйшемъ по соглашенію съ Департаментомъ желѣзнодорожныхъ дѣлъ былъ выработанъ проектъ предложенной нынѣ публикаціи, причемъ въ таковой введено еще нѣкоторое измѣненіе относительно того, что соглашеніе между почтовымъ вѣдомствомъ по поводу постановки товарныхъ вагоновъ въ пассажирскіе поѣзда предоставляется Управленію отдѣльной дороги, по предположенію же части Движенія Управленія жел. дорогъ такое соглашеніе должно заключаться въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ между почтовымъ вѣдомствомъ и Управленіемъ жел. дорогъ.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями, **Общій Съѣздъ**, раздѣляя приведенныя выше соображенія, **положилъ:**

1) Помѣщеніе разъяснительной публикаціи въ Сборникѣ Тарифовъ о томъ, какія перевозки почтъ въ товарныхъ вагонахъ должны совершаться безплатно и какія за плату—признать нежелательнымъ.

2) Возбудить передъ Управленіемъ жел. дорогъ ходатайство о возможно скоромъ разсмотрѣніи проекта правилъ перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ, выработаннаго CXXIX Общимъ Съѣздомъ по вопросу 62 его программы.

3) Вопросъ о выработкѣ временнаго порядка перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ подвергнуть обсужденію на одномъ изъ ближайшихъ Общихъ Съѣздовъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 28. О разсмотрѣніи заключеній Комиссіи, образованной CXLI Экстреннымъ Общимъ Съѣздомъ, для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ.

Постановленіемъ CXLI Экстреннаго Общаго Съѣзда, утвержденнымъ въ установленномъ порядкѣ, по вопросу 34-му ирограммы его занятій, въ части касающейся организаціи Типографіи Общаго Съѣзда, была образована Комиссія для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ Правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ. Въ составъ означенной Комиссіи вошли: Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, С. П. Лосевъ, и представители отъ дорогъ: казенныхъ—Ф. О. Магазингъ и Л. И. Изюмовъ, и отъ частныхъ: Владикавказской—Ю. Н. Эрлихъ и Юго-Восточныхъ—А. И. Синдѣевъ, при чемъ Предсѣдателемъ Комиссіи былъ избранъ Ф. О. Магазингъ.

Какъ усматривается изъ разосланнаго при циркулярѣ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 4-го февраля с. г. за № 106/411, протокола (см. прилож.), Комиссія въ цѣломъ рядѣ засѣданій, а именно, 23 мая, 2, 17 и 23 іюня, 5 и 9 сентября, 4, 6, 10 и 24 ноября, 1, 8 и 21 декабря 1915 г., помимо выполненія возложенныхъ на нее задачъ, обсуждала различные вопросы, передаваемые на ея заключеніе по постановленіямъ Общихъ Съѣздовъ, а также знакомилась съ организаціею работы какъ Билетнаго Отдѣла, такъ и Типографіи по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и объясненіямъ Завѣдывающихъ Билетнымъ Отдѣломъ и Типографіею.

Ознакомившись въ теченіе болѣе 6-ти мѣсяцевъ съ работою Типографіи и положеніемъ, которое она занимаетъ въ общей организаціи Общаго Съѣзда, Комиссія пришла къ единогласному заключенію о необходимости учрежденія для управленія Типографіею постояннаго органа—хозяйственнаго Комитета, замѣняющаго собою хозяина предпріятія, по нижеслѣдующимъ подробно приведеннымъ въ ея протоколѣ соображеніямъ.

При возложеніи управленія Типографіею на одно лицо, пришлось бы всѣ денежные вопросы, въ быстромъ и умѣломъ рѣшеніи которыхъ и состоитъ цѣлесообразное завѣдываніе Типографіею, проводить черезъ засѣданія Общаго Съѣзда. Такой порядокъ не только затруднилъ бы представителей дорогъ обиліемъ спеціальныхъ и для разсмотрѣнія на

Съѣздѣ слишкомъ мелкихъ вопросовъ, но, главнымъ образомъ, возникло бы опасеніе относительно рѣшенія вопросовъ разнообразно по мѣняющемуся составу представителей. А для коммерческаго дѣла и въ особенности въ сношеніяхъ съ рабочими всего опаснѣе безсистемность и непослѣдовательность, избѣжать которой возможно только назначеніемъ особаго Комитета изъ представителей казенныхъ и частныхъ дорогъ. Предоставляя такому Комитету свободу дѣйствій въ предѣлахъ разрѣшенныхъ ему суммъ, Съѣздъ сохранитъ увѣренность, что расходованіе суммъ будетъ происходить не по личному усмотрѣнію одного лица, но подъ контролемъ Комитета, имъ избраннаго. При управленіи же Типографіею однимъ лицомъ, а не Комитетомъ, неизбѣжны для Съѣзда затрудненія всякаго рода. При характерѣ Завѣдывающаго Типографіею нерѣшительномъ, онъ будетъ излишне затруднять Съѣздъ своими запросами. Обладая же характеромъ рѣшительнымъ, такое лицо можетъ превысить данныя ему полномочія, и Съѣзду придется только впослѣдствіи утверждать сдѣланныя распоряженія, или же установить фактическій предварительный контроль, что будетъ гораздо сложнѣе, и получится тотъ же Комитетъ, но только въ видѣ Контролера. Получится въ концѣ концовъ сложная и неудобная для живого дѣла организація съ массою переписки, неизбѣжной при фактическомъ контролѣ.

Въ соотвѣтствіи съ этимъ, Комиссія полагала организовать управленіе Типографіею и неразрывно связаннаго съ нею Билетнаго Отдѣла и установить Контроль и учетъ продуктивности производства работъ нижеизложеннымъ способомъ:

1. Завѣдываніе Билетнымъ Отдѣломъ и Типографіей въ хозяйственномъ отношеніи и изысканіе мѣръ къ возможному удешевленію какъ билетовъ, такъ и другихъ работъ Типографіи, возлагается на Хозяйственный Комитетъ изъ 5-ти лицъ (Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда 2 члена отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и 2 члена отъ Правленій частныхъ жел. дорогъ), съ правами и обязанностями, изложенными въ прилагаемомъ при семъ „Положеніи о Хозяйственномъ Комитетѣ при Общемъ Съѣздѣ“.

Контроль и учетъ продуктивности работъ производится тѣмъ же Комитетомъ по правиламъ, имъ же выработаннымъ.

2. Комитетъ представляетъ Общему Съѣзду отчетъ о работѣ Билетнаго Отдѣла и Типографіи и себѣстоимости билетовъ, плацкартъ и прочихъ работъ два раза въ годъ обязательно и затѣмъ по мѣрѣ надобности.

3. Ассигнованные Общимъ Съѣздомъ въ распоряженіе Хозяйственнаго Комитета кредиты расходуются Комитетомъ на правахъ Общаго

Съѣзда вполнѣ самостоятельно, не упуская, однако, изъ вида главной цѣли его существованія—возможнаго пониженія себѣстоимости изготовленія билетовъ и плацкартъ и прочихъ работъ Типографіи.

ПОЛОЖЕНІЕ

о хозяйственномъ при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ Комитетѣ.

1. Цѣль учрежденія Комитета.

Комитетъ учреждается для завѣдыванія хозяйственною частью Билетнаго Отдѣла и типографіи Общаго Съѣзда, въ цѣляхъ возможнаго удешевленія себѣстоимости билетовъ, плацкартъ и прочихъ печатныхъ произведеній, изготовленіе коихъ будетъ поручено Типографіи Общимъ Съѣздомъ.

Кромѣ того, Комитетъ разсматриваетъ и рѣшаетъ и другіе поручаемые ему Общимъ Съѣздомъ хозяйственные вопросы.

2. Составъ Комитета.

Комитетъ состоитъ изъ 5-ти лицъ въ составѣ: Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ числѣ четырехъ человѣкъ: двухъ отъ казенныхъ жел. дорогъ и двухъ по назначенію тѣхъ Правленій частныхъ жел. дорогъ которыя будутъ опредѣлены Общимъ Съѣздомъ.

На случай отсутствія членовъ Комитета, отъ жел. дорогъ избираются также четыре къ нимъ замѣстителя.

Предсѣдатель избирается членами Комитета изъ своей среды, изъ числа представителей жел. дорогъ.

За Завѣдывающимъ Общимъ Съѣздомъ сохраняется обязанность фактическаго надзора за дѣятельностью Билетнаго Отдѣла и Типографіи въ отношеніи своевременнаго исполненія заказовъ и разсылки билетовъ, а также правильнаго веденія отчетности и книгъ.

3. Обязанности и права Комитета.

Комитету вмѣняется въ обязанность слѣдить за возможно дешевымъ изготовленіемъ билетовъ, плацкартъ и прочихъ печатныхъ произведеній Типографіи Общаго Съѣзда и изыскивать мѣры къ дальнѣйшему ихъ удешевленію.

Во исполненіе сего Комитетъ:

а) рѣшаетъ всѣ вопросы хозяйственные отъ имени Общаго Съѣзда въ предѣлахъ кредитовъ, названнымъ учрежденіемъ ассигнованныхъ,

б) устанавливаетъ отчетность и контролируетъ дѣятельность и работу Билетнаго Отдѣла и Типографіи на основаніи выработанныхъ имъ же правилъ, въ цѣляхъ возможнаго удешевленія производства,

в) утверждаетъ назначенія и увольненія личнаго состава по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, за исключеніемъ лицъ, избранныхъ Общимъ Съѣздомъ,

г) заботится о своевременной и наиболѣе дешевой заготовкѣ всѣхъ потребныхъ матеріаловъ, о необходимости которыхъ будетъ сообщено Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда,

д) провѣряетъ и утверждаетъ счета по Билетному Отдѣлу и Типографіи въ предѣлахъ, назначенныхъ Общимъ Съѣздомъ кредитовъ,

е) заботится о заготовленіи постояннаго запаса бланковъ для билетовъ въ размѣрѣ не менѣе 10% годового заказа,

ж) разрѣшаетъ по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, по мѣрѣ надобности, служащимъ авансы для производства мелкихъ расходовъ,

з) представляетъ, докладами Предсѣдателя, отчетъ Общему Съѣзду о дѣятельности Билетнаго Отдѣла и Типографіи за первое полугодіе календарнаго года, не позже 1-го августа каждаго года, и за истекшій годъ не позже 1-го марта слѣдующаго за отчетнымъ года,

и) возбуждаетъ черезъ Предсѣдателя ходатайства передъ Общимъ Съѣздомъ и испрашиваетъ разъясненія въ случаяхъ, когда Комитетъ признаетъ, что данный вопросъ выходитъ изъ предѣловъ его компетенціи.

к) рѣшаетъ текущія дѣла по заявленіямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и членовъ Комитета,

л) одинъ разъ въ годъ, а если потребуется и чаще, представляетъ Общему Съѣзду соображенія и смѣты для испрашиванія потребныхъ кредитовъ,

м) рѣшаетъ въ окончательной формѣ также всѣ прочія дѣла, относящіяся къ порученному Комитету дѣлу завѣдыванія Билетнымъ Отдѣломъ и Типографіей въ предѣлахъ, разрѣшенныхъ Общимъ Съѣздомъ кредитовъ.

4. Порядокъ веденія дѣлъ въ Комитетѣ.

Комитетъ собирается, по мѣрѣ надобности, по приглашенію Предсѣдателя, но во всякомъ случаѣ не рѣже одного раза въ недѣлю.

Засѣданія Комитета считаются состоявшимися, если въ нихъ присутствуютъ 3 члена, въ томъ числѣ Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда и по одному представителю отъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Постановленія Комитета принимаются по большинству голосовъ присутствующихъ членовъ Комитета. Въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ Предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

Журналъ каждаго засѣданія записывается въ особую книгу, во время засѣданій, по упрощенному способу, отмѣчая только предметъ доклада и постановленіе Комитета.

Дѣлопроизводствомъ Комитета завѣдуетъ Секретарь изъ числа служащихъ Конторы Общаго Съѣзда по соглашенію съ Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда.

5. Срокъ выбора членовъ Комитета.

Срокъ дѣйствія полномочій Комитета устанавливается трехлѣтній.

Такимъ образомъ, настоящему Общему Съѣзду, въ случаѣ если ему угодно будетъ согласиться съ заключеніемъ Комиссіи, предстоитъ разсмотрѣть выработанный послѣднею проектъ Положенія о хозяйственномъ при Общемъ Съѣздѣ Комитетѣ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

По оглашеніи вышеизложеннаго, Предсѣдательствующій въ Съѣздѣ, С. П. Лосевъ, просилъ высказаться, угодно-ли будетъ Общему Съѣзду одобрить заключеніе Комиссіи объ учрежденіи хозяйственнаго Комитета и, въ утвердительномъ случаѣ, надлежитъ ли разсматривать выработанный Комиссіею проектъ Положенія постатейно, или же признано будетъ возможнымъ ограничиться обсужденіемъ лишь отдѣльныхъ по немъ замѣчаній или поправокъ, если таковыя послѣдуютъ со стороны представителей дорогъ.

По обмѣнѣ по сему предмету мнѣніями, Общій Съѣздъ, особо отмѣтивъ, что Типографія при Общемъ Съѣздѣ должна разсматриваться, какъ отдѣльное промышленное предпріятіе, и что служащіе ея отнюдь не должны считаться служащими Общаго Съѣзда, и вообще Типографія должна работать на правахъ частнаго коммерческаго предпріятія, хозяиномъ котораго является Общій Съѣздъ, въ полной мѣрѣ раздѣлилъ заключеніе Комиссіи объ учрежденіи хозяйственнаго Комитета, какъ наиболѣе отвѣчающаго требованіямъ самаго дѣла. Что же касается вопроса о порядкѣ разсмотрѣнія проекта Положенія, съ которымъ представители дорогъ уже подробно ознакомились, то Общимъ Съѣздомъ было признано

возможнымъ ограничиться лишь обсужденіемъ отдѣльныхъ по немъ замѣчаній.

При этомъ представитель Московско-Кіево-Воронежской желѣзной дороги, Ю. А. Лэмпицкій, считалъ необходимымъ отмѣтить, что если онъ ранѣе высказывался противъ управленія Типографіею черезъ посредство коллегіальнаго учрежденія, то въ настоящее время, когда Комиссіею, ознакомившеюся въ теченіе продолжительнаго времени съ работою Типографіи, представлены вѣскія соображенія за учрежденіе хозяйственнаго Комитета, онъ, съ своей стороны, возраженій не имѣетъ.

Затѣмъ представитель Московско-Виндаво-Рыбинской желѣзной дороги, К. П. Лазаревъ, заявилъ, что, по его мнѣнію, всѣ тѣ функціи, которыя желательно было бы возложить на Комитетъ, какъ будто вполнѣ правильно и точно приведены въ предлагаемомъ Положеніи, а потому онъ, съ своей стороны, полагалъ бы возможнымъ таковое утвердить. Если же впослѣдствіи на практикѣ окажутся нѣкоторыя неудобства, то о таковыхъ должно быть своевременно доложено Общему Съѣзду.

Обращаясь, засимъ, къ предстоящей работѣ членовъ Комитета, которая, по мнѣнію названнаго представителя, потребуетъ отъ нихъ не только участія въ засѣданіяхъ не менѣе одного раза въ недѣлю, по обсужденію и разрѣшенію различныхъ вопросовъ, но довольно частаго также посѣщенія Типографіи, К. П. Лазаревъ полагалъ бы справедливымъ назначить членамъ Комитета за ихъ трудъ, сопряженный съ нѣкоторыми неизбѣжными расходами, вознагражденіе по 1.000 руб. въ годъ каждому, съ отнесеніемъ этого расхода, въ суммѣ 5.000 руб., за счетъ стоимости изготовленія бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ.

Представитель казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Московскаго раіона, В. С. Зелль, присоединяясь къ мнѣнію К. П. Лазарева о необходимости вознагражденія членовъ Комитета, которымъ несомнѣнно придется работать также по вечерамъ и въ праздничные дни, высказался въ томъ смыслѣ, что по многимъ соображеніямъ было бы практичнѣе назначить имъ дариковое вознагражденіе за каждое отдѣльное засѣданіе.

По дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями относительно формы вознагражденія членовъ Комитета, на Общемъ Съѣздѣ было высказано пожеланіе о назначеніи имъ дариковаго вознагражденія за каждое отдѣльное засѣданіе, съ ассигнованіемъ на сей предметъ 5.000 руб., съ выдачею такового по прошествіи каждой четверти года.

Вслѣдъ за симъ, со стороны представителя Московско-Кіево-Воронежской жел. дор. Ю. А. Лэмпицкаго послѣдовало замѣчаніе по § 2 Положенія.

Во-первыхъ, по мнѣнію названнаго представителя, Комитетъ изъ

5-ти членовъ явится учрежденіемъ излишне громоздкимъ, и, казалось-бы, можно ограничиться 3-мя членами, и во-вторыхъ, признавалось бы наиболѣе справедливымъ избраніе членовъ въ Комитетъ предоставить самому Общему Съѣзду, такъ какъ Комитетъ будетъ защищать интересы не какой либо опредѣленной дороги, а всей сѣти дорогъ.

Соглашаясь съ приведенными выше соображеніями Ю. А. Лэмпицкаго, Общій Съѣздъ призналъ цѣлесоотвѣтственнымъ, составъ Комитета ограничить 3-мя членами съ тѣмъ, чтобы въ него вошли: Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, одинъ представитель отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и одинъ отъ частныхъ дорогъ, съ назначеніемъ къ послѣднимъ двумъ замѣстителей, избраніе же самихъ членовъ и замѣстителей предоставить Общему Съѣзду. Въ соотвѣтствіи съ этимъ абзацъ 1, § 2 Положенія изложить въ слѣдующей редакціи:

„Комитетъ состоитъ изъ 3-хъ членовъ, въ составѣ: Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и двухъ представителей отъ дорогъ: одного отъ казенныхъ, другого отъ частныхъ, избираемыхъ Общимъ Съѣздомъ на трехлѣтній срокъ. Кромѣ того, къ каждому изъ представителей отъ дорогъ избираются Общимъ Съѣздомъ на тотъ же срокъ по одному замѣстителю.“

Абзацъ II того же § 2 исключить

п. а § 3, по предложенію представителя Владикавказской желѣзной дороги І. П. Зайцева, Общій Съѣздъ положилъ изложить такъ: „рѣшаетъ всѣ хозяйственные вопросы въ предѣлахъ кредитовъ, Общимъ Съѣздомъ ассигнованныхъ.“

Въ виду послѣдовавшаго измѣненія абзаца 1, § 2, абзацъ II § 4 изложить въ слѣдующей редакціи:

„Засѣданія Комитета считаются состоявшимися, если въ нихъ присутствуютъ Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда и двое членовъ Комитета или ихъ замѣстители“, а § 5 исключить.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

На основаніи приведенныхъ выше соображеній, **Общій Съѣздъ**, признавая цѣлесоотвѣтственнымъ и отвѣчающимъ положенію дѣла учредить нынѣ-же для управленія Типографіею и неразрывно связаннаго съ нею Билетнаго Отдѣла Хозяйственный Комитетъ, **положилъ**: 1) одобрить Положеніе о хозяйственномъ при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ Комитетѣ въ нижеприведенной редакціи;

2) Ассигновывать ежегодно по 5.000 руб. на вознагражденіе членовъ Комитета и ихъ замѣстителей (въ количествѣ 5 лицъ), съ отнесеніемъ этого расхода за счетъ стоимости изготовленія пассажирскихъ билетовъ. Распредѣленіе вознагражденія между членами и ихъ замѣстителями про-

изводить по четвертямъ года, пропорціонально числу засѣданій, въ которыхъ каждый изъ нихъ принималъ участіе, при чемъ вознагражденіе за каждое засѣданіе, какъ членовъ, такъ и замѣстителей ихъ должно производиться въ одинаковомъ размѣрѣ. Въ раздѣлъ по четвертямъ года поступаетъ сумма въ 1.250 руб.

и 3) при утвержденіи означеннаго постановленія Общаго Съѣзда, въ установленномъ порядкѣ, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда имѣетъ внести на разсмотрѣніе ближайшаго Общаго Съѣзда вопросъ объ избраніи членовъ Комитета и замѣстителей къ нимъ.

ПОЛОЖЕНІЕ

о хозяйственномъ при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ Комитетѣ.

I. Цѣль учрежденія Комитета.

Комитетъ учреждается для завѣдыванія хозяйственною частью Билетнаго Отдѣла и Типографіи Общаго Съѣзда, въ цѣляхъ возможнаго удешевленія себѣстоимости билетовъ, плацкартъ и прочихъ печатныхъ произведеній, изготовленіе коихъ будетъ поручено Типографіи Общимъ Съѣздомъ.

Кромѣ того, Комитетъ разсматриваетъ и рѣшаетъ и другіе поручаемые ему Общимъ Съѣздомъ хозяйственные вопросы.

2. Составъ Комитета.

Комитетъ состоитъ изъ 3-хъ членовъ, въ составѣ: Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и двухъ представителей отъ дорогъ: одного отъ казенныхъ, другого отъ частныхъ, избираемыхъ Общимъ Съѣздомъ на трехлѣтній срокъ. Кромѣ того, къ каждому изъ представителей отъ дорогъ избираются Общимъ Съѣздомъ на тотъ-же срокъ по одному замѣстителю.

Предсѣдатель избирается членами Комитета изъ своей среды, изъ числа представителей желѣзныхъ дорогъ.

За Завѣдывающимъ Общимъ Съѣздомъ сохраняется обязанность фактическаго надзора за дѣятельностью Билетнаго Отдѣла и Типографіи въ отношеніи своевременнаго исполненія заказовъ и разсылки билетовъ, а также правильнаго веденія отчетности и книгъ.

3. Обязанности и права Комитета.

Комитету вмѣняется въ обязанность слѣдить за возможно дешевымъ изготовленіемъ билетовъ, плацкартъ и прочихъ печатныхъ произведеній Типографіи Общаго Съѣзда и изыскивать мѣры къ дальнѣйшему ихъ удешевленію.

Во исполненіе сего Комитетъ:

а) рѣшаетъ всѣ хозяйственные вопросы въ предѣлахъ кредитовъ, Общимъ Съѣздомъ ассигнованныхъ,

б) устанавливаетъ отчетность и контролируетъ дѣятельность и работу Билетнаго Отдѣла и Типографіи на основаніи выработанныхъ имъ же правилъ, въ цѣляхъ возможнаго удешевленія производства,

в) утверждаетъ назначенія и увольненія личнаго состава по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, за исключеніемъ лицъ, избранныхъ Общимъ Съѣздомъ,

г) заботится о своевременной и наиболѣе дешевой заготовкѣ всѣхъ потребныхъ матеріаловъ, о необходимости которыхъ будетъ сообщено Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда,

д) провѣряетъ и утверждаетъ счета по Билетному Отдѣлу въ Типографіи въ предѣлахъ, назначенныхъ Общимъ Съѣздомъ кредитовъ,

е) заботится о заготовленіи постояннаго запаса бланковъ для билетовъ въ размѣрѣ не менѣе 10% годового заказа,

ж) разрѣшаетъ по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, по мѣрѣ надобности, служащимъ авансы для производства мелкихъ расходовъ,

з) представляетъ, докладами Предсѣдателя, отчетъ Общему Съѣзду о дѣятельности Билетнаго Отдѣла и Типографіи за первое полугодіе календарнаго года, не позже 1-го августа каждаго года, и за истекшій годъ не позже 1-го марта слѣдующаго за отчетнымъ года,

и) возбуждаетъ черезъ Предсѣдателя ходатайства передъ Общимъ Съѣздомъ и испрашиваетъ разъясненія въ случаяхъ, когда Комитетъ признаетъ, что данный вопросъ выходитъ изъ предѣловъ его компетенціи,

к) рѣшаетъ текущія дѣла по заявленіямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и членовъ Комитета,

л) одинъ разъ въ годъ, а если потребуется и чаще, представляетъ Общему Съѣзду соображенія и смѣты для испрашиванія потребныхъ кредитовъ,

м) рѣшаетъ въ окончательной формѣ также всѣ прочія дѣла, относящіяся къ порученному Комитету дѣлу завѣдыванія Билетнымъ Отдѣломъ и Типографіей въ предѣлахъ разрѣшенныхъ Общимъ Съѣздомъ кредитовъ.

4. Порядокъ веденія дѣлъ въ Комитетѣ.

Комитетъ собирается, по мѣрѣ надобности, по приглашенію Предсѣдателя, но во всякомъ случаѣ не рѣже одного раза въ недѣлю.

Засѣданія Комитета считаются состоявшимися, если въ нихъ присутствуютъ Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда и двое членовъ Комитета или ихъ замѣстители.

Постановленія Комитета принимаются по большинству голосовъ присутствующихъ членовъ Комитета. Въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ Предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

Журналъ каждаго засѣданія записывается въ особую книгу, во время засѣданій, по упрощенному способу, отмѣчая только предметъ доклада и постановленіе Комитета.

Дѣлопроизводствомъ Комитета завѣдуетъ Секретарь изъ числа служащихъ Конторы Общаго Съѣзда по соглашенію съ Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда.

Приложеніе къ протоколу CXLVIII Общаго Съѣзда по вопросу 28-му.

ПРОТОКОЛЪ

образованной CXLI Экстреннымъ Общимъ Съѣздомъ Коммиссіи для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ.

Засѣданія 23 мая, 2, 17 и 23 іюня, 5 и 9 сентября, 4, 6 10 и 24 ноября, 1, 8 и 21 декабря 1915 г.

Предсѣдатель . . . . . **Ф. О. Магазингъ.**

ЧЛЕНЫ КОММИССІИ:

Отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор. . . . . **Л. И. Изюмовъ.**

Замѣстители Членовъ:

В. С. Зелль.
В. А. Балашовъ.

Отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ:
„ Владикавказской . . . . . **Ю. Н. Эрлихъ.**
„ Юго-Восточныхъ . . . . . **А. И. Синдѣевъ.**
Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда . . . . **С. П. Лосевъ.**
Секретарь Коммиссіи . . . . . **Е. Ф. Секретаревъ.**

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Конторы Общаго Съѣзда:
Завѣдывающій билетн. отд. . . . . **К. Н. Іонасъ.**
Завѣдывающій Типографіей . . . . . **Н. М. Силантьевъ.**

Постановленіемъ CXLI Экстреннаго Общаго Съѣзда, утвержденнымъ въ установленномъ порядкѣ, по вопросу 34-му программы его занятій, въ части, касающейся организаціи Типографіи Общаго Съѣзда, была образована Коммиссія для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ Правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктив-

ности производства работъ, при чемъ въ число членовъ этой Коммиссіи согласно того же постановленія, должны были войти, кромѣ двухъ представителей отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, представители отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ: Владикавказской и Юго-Восточныхъ.

Затѣмъ, во исполненіе постановленія CXLII Общаго Съѣзда (вопр. 40), Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда были сдѣланы сношенія съ Совѣтомъ постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор. и съ Правленіями Обществъ Владикавказской и Юго-Восточныхъ жел. дорогъ, на предметъ назначенія уполномоченныхъ лицъ въ составъ названной Коммиссіи, членами которой и назначены: отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ Ф. О. Магазингъ и Л. И. Изюмовъ и отъ частныхъ дорогъ: Владикавказской—Ю. Н. Эрлихъ и Юго-Восточныхъ—А. И. Синдѣевъ.

Первое засѣданіе Коммиссіи 23 мая 1915 г. было посвящено составленію „Правилъ внутренняго распорядка въ Типографіи".

Правила, временно установленныя Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда, были пересмотрѣны Коммиссіею на основаніи подробнаго доклада члена Коммиссіи—Ю. Н. Эрлиха.

Выработанная Коммиссіею окончательная редакція правилъ была доложена CXLIV Общему Съѣзду и протоколомъ его отъ 8 іюня 1915 г. одобрена (см. прил. № 1).

26 іюня 1915 г. Правила эти утверждены Фабричнымъ Инспекторомъ Петроградской губерніи и затѣмъ отпечатаны въ разсчетныхъ книжкахъ, выдаваемыхъ всѣмъ рабочимъ Типографіи.

Такимъ образомъ была выполнена одна изъ задачъ, возложенныхъ на Коммиссію Общимъ Съѣздомъ.

Въ рядѣ послѣдующихъ засѣданій 2, 17 и 23 іюня, 10 и 24 ноября 1915 г. Коммиссія знакомилась съ организаціей работы, какъ Билетнаго Отдѣла, такъ и Типографіи по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и объясненіямъ Завѣдывающихъ Билетнымъ Отдѣломъ и Типографіей.

Слѣдя за работой названныхъ учрежденій Общаго Съѣзда, Коммиссіи, по приглашенію Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, пришлось, между прочимъ, высказаться и по ходатайству рабочихъ Типографіи объ увеличеніи имъ содержанія или о выдачѣ суточныхъ денегъ въ теченіе всего времени военныхъ дѣйствій, въ виду общей дороговизны жизни.

Печатный протоколъ Коммиссіи по сему вопросу былъ доложенъ Общему Съѣзду и имъ утвержденъ безъ измѣненія. (См. прил. № 2).

Кромѣ сего, согласно постановленію CXLVI Общаго Съѣзда, Коммиссіею, въ засѣданіяхъ 4 и 6 ноября 1915 г. былъ разсмотрѣнъ вопросъ о дальнѣйшемъ порядкѣ заготовленія бумаги для печатанія бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ (см. прил. № 3).

Нынѣ, со времени реквизиціи Типографіи и передачи ея въ вѣдѣніе Общаго Съѣзда 15 ноября 1914 г. прошло болѣе года, и Коммиссія, при обсужденіи будущей организаціи дѣла, имѣла передъ собою составленную Завѣдывающимъ Билетнымъ Отдѣломъ Общаго Съѣзда справку со свѣдѣніями о дѣятельности Типографіи Общаго Съѣзда за время съ 15 ноября 1914 г. по 1 января 1916 г. (См. прил. № 4).

Въ теченіе отчетнаго года Типографія существовала при Общемъ Съѣздѣ какъ отдѣльное промышленное предпріятіе. Служащіе ея служащими по Общему Съѣзду не считались, и вообще Типографія работала на правахъ частнаго коммерческаго предпріятія, хозяиномъ котораго являлся Общій Съѣздъ.

Такой характеръ частнаго Коммерческаго предпріятія, по мнѣнію Коммиссіи, слѣдуетъ сохранить за Типографіей и на будущее время, такъ какъ только при такой гибкой во всѣхъ отношеніяхъ организаціи возможно будетъ исполнить главное пожеланіе Общаго Съѣзда о сохраненіи себѣ-стоимости билетовъ въ разумныхъ предѣлахъ.

По той же причинѣ Коммиссія признаетъ составленіе постоянныхъ штатовъ служащихъ по Типографіи мѣрою нежелательною. Такіе штаты съ утвержденными на годъ впередъ опредѣленнаго количества рабочихъ устранятъ какъ всякую возможность соразмѣрять расходъ Типографіи съ поручаемой ей работою такъ и главное существующее нынѣ преимущество, дающее именно возможность измѣненіемъ смотря по ходу работъ количества рабочихъ достигнуть конечной цѣли—удешевленія печатанія билетовъ. Всѣ служащіе должны проникнуться сознаніемъ, что вознагражденіе ихъ трудовъ зависитъ отъ результата ихъ работы и никакъ не устанавливается на годъ впередъ, внѣ всякой зависимости отъ дѣйствительной производительности ихъ работъ.

Приступивъ затѣмъ къ обсужденію проекта будущей организаціи управленія Типографіей, Коммиссія считала своею обязанностью разсмотрѣть оба заявленныя въ засѣданіяхъ Общаго Съѣзда предположенія, въ виду того, что представители желѣзныхъ дорогъ ни на одномъ изъ нихъ не могли остановиться окончательно, и голоса раздѣлились почти поровну, а именно:

I. Управленіе Типографіей при посредствѣ Хозяйственнаго Комитета изъ 5-ти лицъ или

2. Управленіе Типографіей однимъ лицомъ по утвержденной Общимъ Съѣздомъ инструкціи.

Коммиссія, ознакомившись въ теченіе болѣе полугодія съ работою Типографіи и положеніемъ, которое она занимаетъ въ общей организаціи Общаго Съѣзда, и исходитъ изъ того положенія, что коммерческое дѣло можетъ работать успѣшно только при наличіи хозяина, имѣющаго постоянное за нимъ наблюденіе, выражающееся, главнымъ образомъ, въ томъ, что всѣ возникающіе по управленію Типографіей вопросы рѣшаются быстро и въ окончательной формѣ. Поэтому Коммиссія пришла къ нижеслѣдующему заключенію:

Хозяиномъ Типографіи является Общій Съѣздъ, состоящій изъ представителей желѣзныхъ дорогъ казенныхъ и частныхъ.

При возложеніи управленія Типографіею на одно лицо, пришлось бы всѣ денежные вопросы, въ быстромъ и умѣломъ рѣшеніи которыхъ и состоитъ цѣлесообразное завѣдываніе Типографіей, проводить черезъ засѣданія Общаго Съѣзда. Такой порядокъ не только затруднилъ бы представителей дорогъ обиліемъ спеціальныхъ и для разсмотрѣнія на Съѣздѣ слишкомъ мелкихъ вопросовъ, но, главнымъ образомъ, возникло бы опасеніе относительно рѣшенія вопросовъ разнообразно по мѣняющемуся составу представителей. А для коммерческаго дѣла и въ особенности въ сношеніяхъ съ рабочими всего опаснѣе безсистемность и непослѣдовательность, избѣжать которую возможно только назначеніемъ особаго Комитета изъ представителей казенныхъ и частныхъ дорогъ. Предоставляя такому Комитету свободу дѣйствій въ предѣлахъ разрѣшенныхъ ему суммъ, Съѣздъ сохранитъ увѣренность, что расходованіе суммъ будетъ происходить не по личному усмотрѣнію одного лица, но подъ контролемъ Комитета, имъ избраннаго. При управленіи же Типографіею однимъ лицомъ, а не Комитетомъ, неизбѣжны для Съѣзда затрудненія всякого рода. При характерѣ Завѣдывающаго Типографіей нерѣшительномъ, онъ будетъ излишне затруднять Съѣздъ своими запросами. Обладая же характеромъ рѣшительнымъ, такое лицо можетъ превысить данныя ему полномочія, и Съѣзду придется только впослѣдствіи утверждать сдѣланныя распоряженія, или же установить фактическій предварительный контроль, что будетъ гораздо сложнѣе, и получится тотъ же Комитетъ, но только въ видѣ Контролера. Получится въ концѣ концовъ сложная и неудобная для живого дѣла организація съ массою переписки, неизбѣжной при фактическомъ контролѣ.

Въ виду изложеннаго, Коммиссія полагаетъ организовать управленіе Типографіей и неразрывно съ нею связаннаго Билетнаго Отдѣла и установить контроль и учетъ продуктивности производства работъ нижеизложеннымъ способомъ:

1. Завѣдываніе Билетнымъ Отдѣломъ и Типографіей въ хозяйственномъ отношеніи и изысканіе мѣръ къ возможному дешевленію какъ билетовъ, такъ и другихъ работъ Типографіи, возлагается на Хозяйственный Комитетъ изъ 5-ти лицъ (Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, 2 члена отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ и 2 члена отъ Правленій частныхъ жел. дор.), съ правами и обязанностями, изложенными въ прилагаемомъ при семъ „Положеніи о Хозяйственномъ Комитетѣ при Общемъ Съѣздѣ".

Контроль и учетъ продуктивности работъ производится тѣмъ же Комитетомъ по правиламъ, имъ же выработаннымъ.

2. Комитетъ представляетъ Общему Съѣзду отчетъ о работѣ Билетнаго Отдѣла и Типографіи и себѣстоимости билетовъ, плацкартъ и прочихъ работъ два раза въ годъ обязательно и затѣмъ по мѣрѣ надобности.

3. Ассигнованные Общимъ Съѣздомъ въ распоряженіе Хозяйственнаго Комитета кредиты расходуются Комитетомъ на правахъ Общаго Съѣзда вполнѣ самостоятельно, не упуская, однако, изъ вида главной цѣли его существованія — возможнаго пониженія себѣстоимости изготовленія билетовъ и плацкартъ и прочихъ работъ Типографіи.

ПОЛОЖЕНІЕ

о хозяйственномъ при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ Комитетѣ.

I. Цѣль учрежденія Комитета.

Комитетъ учреждается для завѣдыванія хозяйственною частью Билетнаго Отдѣла и типографіи Общаго Съѣзда, въ цѣляхъ возможнаго удешевленія себѣстоимости билетовъ, плацкартъ и прочихъ печатныхъ произведеній, изготовленіе коихъ будетъ поручено типографіи Общимъ Съѣздомъ.

Кромѣ того, Комитетъ разсматриваетъ и рѣшаетъ и другіе поручаемые ему Общимъ Съѣздомъ хозяйственные вопросы.

2. Составъ Комитета.

Комитетъ состоитъ изъ 5-ти лицъ въ составѣ: Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и представителей казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ, въ числѣ четырехъ человѣкъ: двухъ отъ казенныхъ жел. дорогъ и двухъ по назначенію тѣхъ Правленій частныхъ жел. дорогъ, которыя будутъ опредѣлены Общимъ Съѣздомъ.

На случай отсутствія членовъ Комитета, отъ жел. дорогъ избираются также четыре къ нимъ замѣстителя.

Предсѣдатель избирается членами Комитета изъ своей среды, изъ числа представителей жел. дорогъ.

За Завѣдывающимъ Общимъ Съѣздомъ сохраняется обязанность фактическаго надзора за дѣятельностью Билетнаго Отдѣла и типографіи въ отношеніи своевременнаго исполненія заказовъ и разсылки билетовъ, а также правильнаго веденія отчетности и книгъ.

3. Обязанности и права Комитета.

Комитету вмѣняется въ обязанность слѣдить за возможно дешевымъ изготовленіемъ билетовъ, плацкартъ и прочихъ печатныхъ произведеній типографіи Общаго Съѣзда и изыскивать мѣры къ дальнѣйшему ихъ удешевленію.

Во исполненіе сего Комитетъ:

а) рѣшаетъ всѣ вопросы хозяйственные отъ имени Общаго Съѣзда въ предѣлахъ кредитовъ, названнымъ учрежденіемъ ассигнованныхъ,

б) устанавливаетъ отчетность и контролируетъ дѣятельность и работу Билетнаго Отдѣла и типографіи на основаніи выработанныхъ имъ же правилъ, въ цѣляхъ возможнаго удешевленія производства,

в) утверждаетъ назначенія и увольненія личнаго состава по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, за исключеніемъ лицъ, избранныхъ Общимъ Съѣздомъ,

г) заботится о своевременной и наиболѣе дешевой заготовкѣ всѣхъ потребныхъ матеріаловъ, о необходимости которыхъ будетъ сообщено Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда,

д) провѣряетъ и утверждаетъ счета по Билетному Отдѣлу и типографіи въ предѣлахъ, назначенныхъ Общимъ Съѣздомъ кредитовъ,

е) заботится о заготовленіи постояннаго запаса бланковъ для билетовъ въ размѣрѣ не менѣе 10% годового заказа,

ж) разрѣшаетъ по сообщеніямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, по мѣрѣ надобности, служащимъ авансы для производства мелкихъ расходовъ,

з) представляетъ, докладами Предсѣдателя, отчетъ Общему Съѣзду о дѣятельности Билетнаго Отдѣла и типографіи за первое полугодіе календарнаго года, не позже 1-го августа каждаго года, и за истекшій годъ не позже 1-го марта слѣдующаго за отчетнымъ года,

и) возбуждаетъ черезъ Предсѣдателя ходатайства передъ Общимъ Съѣздомъ и испрашиваетъ разъясненія въ случаяхъ, когда Комитетъ

признаетъ, что данный вопросъ выходитъ изъ предѣловъ его компетенціи,

к) рѣшаетъ текущія дѣла по заявленіямъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и членовъ Комитета,

л) одинъ разъ въ годъ, а если потребуется и чаще, представляетъ Общему Съѣзду соображенія и смѣты для испрашиванія потребныхъ кредитовъ,

м) рѣшаетъ въ окончательной формѣ также всѣ прочія дѣла, относящіяся къ порученному Комитету дѣлу завѣдыванія Билетнымъ Отдѣломъ и типографіей въ предѣлахъ, разрѣшенныхъ Общимъ Съѣздомъ кредитовъ.

4. Порядокъ веденія дѣлъ въ Комитетѣ.

Комитетъ собирается, по мѣрѣ надобности, по приглашенію Предсѣдателя, но во всякомъ случаѣ не рѣже одного раза въ недѣлю.

Засѣданія Комитета считаются состоявшимися, если въ нихъ присутствуютъ 3 члена, въ томъ числѣ Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда и по одному представителю отъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Постановленія Комитета принимаются по большинству голосовъ присутствующихъ членовъ Комитета. Въ случаѣ раздѣленія голосовъ поровну, голосъ Предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

Журналъ каждаго засѣданія записывается въ особую книгу, во время засѣданій, по упрощенному способу, отмѣчая только предметъ доклада и постановленіе Комитета.

Дѣлопроизводствомъ Комитета завѣдуетъ Секретарь изъ числа служащихъ Конторы Общаго Съѣзда по соглашенію съ Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда.

5. Срокъ выбора членовъ Комитета.

Срокъ дѣйствія полномочій Комитета устанавливается трехлѣтній.

Приложеніе № 1.

CXLIV Общій Съѣздъ.
Засѣданіе 8 іюня 1915 г.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 28. Объ организаціи управленія типографіею Общаго Съѣзда для печатанія пассажирскихъ билетовъ. (Разсмотрѣніе проекта правилъ внутренняго порядка въ типографіи Общаго Съѣзда).

Постановленіемъ CXLI экстреннаго Общаго Съѣзда, утвержденнымъ въ установленномъ порядкѣ по вопросу 34-му программы его занятій, въ части касающейся организаціи Типографіи Общаго Съѣзда, была образована Коммиссія для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ Правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ, при чемъ въ число членовъ этой Коммиссіи, согласно того же постановленія, должны войти, кромѣ двухъ представителей отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, представители отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ: Владикавказской и Юго-Восточныхъ.

Затѣмъ, во исполненіе постановленія CXLII Общаго Съѣзда (вопр. 40), Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда были сдѣланы сношенія съ Совѣтомъ постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор. и съ Правленіями Обществъ Владикавказской и Юго-Восточныхъ жел. дорогъ на предметъ назначенія уполномоченныхъ лицъ въ составъ названной Коммиссіи, членами которой и назначены: отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор. Ф. О. Магазингъ и Л. И. Изюмовъ и отъ частныхъ дорогъ: Владикавказской—Ю. Н. Эрлихъ и Юго-Восточныхъ—А. И. Синдѣевъ.

Въ засѣданіи 23-го мая с/г. означенная Коммиссія, выработавъ проектъ Правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, положила, не выжидая окончанія всей работы Коммиссіи, выдѣлить таковой изъ общаго протокола Коммиссіи и представить настоящему Общему Съѣзду (Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда отъ 30 мая с./г. за № 221/1665).

Протоколъ Коммиссіи.

По открытіи засѣданія, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда предложилъ присутствующимъ избрать Предсѣдателя Коммиссіи, каковымъ единогласно былъ избранъ Ф. О. Магазингъ.

Возобновивъ въ памяти членовъ Коммиссіи высказанныя на CXLI экстренномъ Общемъ Съѣздѣ сужденія, по вопросу объ организаціи Ти-

пографіи при Общемъ Съѣздѣ и указавъ, что настоящая Коммиссія, согласно Журнальному Постановленію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 16-го марта с/г. за № 641/739, является Коммиссіею временною, задача которой сводится къ организаціи управленія Типографіею, выработкѣ соотвѣтственныхъ правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленію контроля и учета продуктивности производства работъ, Предсѣдатель Коммиссіи просилъ присутствующихъ высказаться о порядкѣ занятій послѣдней.

Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда просилъ, въ свою очередь, при разрѣшеніи вопроса о порядкѣ занятій Коммиссіи имѣть въ виду слѣдующее его заявленіе:

„Фабричный Инспекторъ 7-го участка Петроградской губерніи отношеніемъ, отъ 9-го января с/г. за № 29, увѣдомивъ меня о томъ, что на основаніи ст.ст. 2 и 87 Устава о Промышленномъ Трудѣ, Типографія Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ подлежитъ надзору Фабричной Инспекціи, просилъ представить ему въ 2-хъ недѣльный срокъ, для утвержденія, Правила внутренняго распорядка означенной Типографіи.

Предполагая въ то время, что вопросъ объ управленіи Типографіею разрѣшится въ ближайшемъ будущемъ и не считая себя въ правѣ самолично составлять означенныя Правила, я просилъ Г. Фабричнаго Инспектора продлить предоставленный имъ срокъ для представленія Правилъ— сперва до 6-го марта, а потомъ до 1-го мая, на что и послѣдовало съ его стороны согласіе.

Затѣмъ, по истеченіи и этого послѣдняго срока, Фабричный Инспекторъ отношеніемъ отъ 2-го мая с/г. за № 301, указавъ на невозможность далѣе держать рабочихъ упомянутой Типографіи въ неопредѣленномъ положеніи относительно условій найма и подчиненія Уставу о Промышленномъ Трудѣ, предложилъ представить ему, въ 3-хъ дневный срокъ, Правила внутренняго распорядка и сообщить о лицѣ, назначенномъ Завѣдывающимъ Типографіею.

Вмѣстѣ съ симъ Фабричный Инспекторъ предупредилъ, что неисполненіе его требованій въ указанный срокъ будетъ имъ разсматриваться, какъ нарушеніе ст.ст. 48, 60, 94, 95 и 103 Уст. о Пром. Трудѣ, о которомъ будетъ доложено Столичному по Фабричнымъ дѣламъ Присутствію, для наложенія взысканія, согласно ст.ст. 212 и 213 Устава о Промышленномъ Трудѣ.

Вслѣдствіе сего, во избѣжаніе могущихъ быть осложненій со стороны Столичнаго по Фабричнымъ дѣламъ Присутствія, я счелъ необходимымъ, въ интересахъ дѣла, срочно представить Фабричному Инспек-

тору Правила внутренняго распорядка (при семъ прилагаемыя), сообщивъ, вмѣстѣ съ тѣмъ, что временное управленіе Типографіею мною принято на себя.

По утвержденіи означенныхъ Правилъ Фабричнымъ Инспекторомъ, послѣдній, при отношеніи отъ 8-го сего мая за № 312, таковыя возвратилъ мнѣ, съ просьбою въ 2-хъ недѣльный срокъ отпечатать ихъ въ разсчетныхъ книжкахъ, установленнаго Присутствіемъ по Фабричнымъ дѣламъ образца, раздать ихъ рабочимъ и завести требуемыя закономъ книги.

Кромѣ сего, Фабричный Инспекторъ предложилъ вывѣсить въ Типографіи объявленіе о лицѣ, назначенномъ замѣстителемъ Завѣдывающаго Типографіею на время отсутствія послѣдняго".

Заслушавъ означенное заявленіе Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, Коммиссія признала необходимымъ спѣшно приступить къ выработкѣ Правилъ внутренняго распорядка въ Типографіи.

Имѣя же, однако, въ виду, что таковыя Правила, въ силу указанныхъ выше Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда обстоятельствъ, уже выработаны имъ и утверждены Фабричнымъ Инспекторомъ, Коммиссія положила ограничиться разсмотрѣніемъ этихъ уже утвержденныхъ Фабричнымъ Инспекторомъ Правилъ и, буде встрѣтится къ тому надобность, внести въ нихъ тѣ или другія измѣненія или дополненія.

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дор утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.	СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.	Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей
§ 1. *О поступленіи.* Желающій поступить въ Типографію долженъ лично подать контору Типографіи прошеніе съ представленіемъ вида на жительство въ полномъ рядкѣ и съ указаніемъ мѣста жительства. *Примѣчаніе 1.* Предѣльный возрастъ для поступающихъ не моложе 18 лѣтъ не старше 50 лѣтъ. *Примѣчаніе 2.* О перемѣнѣ мѣста жительства надлежитъ сообщать въ конто Типографіи лично.	По § 1. По мнѣнію Коммиссіи, требо-ніе подачи прошенія каждымъ рабочимъ поступленіи составляетъ излишнюю фор-ность, которая явится для самихъ ра-ихъ обременительною, а для конторы Ти-графіи создастъ лишнюю канцелярскую ра-ту. Въ соотвѣтствіи съ этимъ и надлежитъ ѣнить редакцію этого §. Признавъ въ ѣнщинѣ желательнымъ — принимать рабо-ъ не моложе 18 и не старше 50 лѣтъ, ммиссія, тѣмъ не менѣе, полагала бы не ключать этого обязательства въ Правила, къ какъ подобное ограниченіе въ нѣкото-ихъ исключительныхъ случаяхъ могло бы ставить типографію въ затруднительное ложеніе. По симъ соображеніямъ примѣ-ніе 1 подлежало бы исключенію.	§ 1. *О поступленіи.* Желающій поступить въ Типографію долженъ представить въ контору Типографіи свой паспортъ въ полномъ порядкѣ и съ указаніемъ мѣста жительства. *Примѣчаніе.* О перемѣнѣ мѣста жительства надлежитъ сообщать въ контору Типографіи лично.
§ 2. Принятый въ Типографію подвергается шестидневному испытанію и въ теч этого времени можетъ быть уволенъ или самъ оставить работы безъ всякихъ о предувѣдомленій.	По § 2. Въ виду того, что до полученія ...ъ разсчетной книжки, которая вы-ется ему на 7-й день по поступленіи, ни-ихъ обязательствъ между Типографіею и ...чимъ не существуетъ, Коммисія полагала § этотъ исключить.	§ 2. Исключенъ.
§ 3. Не позже 7-го дня по поступленіи, рабочему выдается подъ расписку расчет книжка, утвержденнаго Петроградскимъ столичнымъ по фабричнымъ дѣламъ Прис-ствіемъ образца, съ обозначеніемъ въ ней условій найма, въ томъ числѣ рядной пл каждому. Принявшій такую книжку подчиняется изложеннымъ въ ней правиламъ и имѣетъ права самовольно оставить работу, а равно не можетъ быть уволенъ безъ пре-прежденія за двѣ недѣли, если нанятъ на срокъ неопредѣленный, или до окончанія ср найма.	По § 3. Принять безъ измѣненія.	§ 3. Не позже 7-го дня по поступленіи, рабочему выдается подъ расписку разсчетная книжка, утвержденнаго Петроградскимъ столичнымъ по фабричнымъ дѣламъ Присутствія образца, съ обозначеніемъ въ ней условій найма, въ томъ числѣ рядной платы каждому. Принявшій такую книжку подчиняется изложеннымъ въ ней правиламъ и не имѣетъ права самовольно оставить работу, а равно

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорог утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.

§ 4. Расчетную книжку рабочій долженъ хранить въ чистотѣ и опрятности. Раб чему, потерявшему свою расчетную книжку, или запачкавшему ее до невозможности ней писать, выдается изъ конторы другая книжка, въ которой запись возстановляется книгѣ личныхъ счетовъ. При этомъ съ рабочаго взыскивается за новую книжку 10 и и берется особая расписка въ полученіи новой книжки.

§ 5. Рабочій обязанъ предъявлять свою расчетную книжку для записи заработк штрафа или отказа отъ работы, послѣ чего книжка немедленно ему возвращается.

§ 6. При расчетѣ рабочій расписывается въ своей расчетной книжкѣ въ получен расчета, а расчетная книжка возвращается ему.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.

По § 4. Коммиссія полагала бы слова „за возстановляется по книгѣ личныхъ сче замѣнить словами „запись возстано по книгамъ конторы типографіи". дующая редакція удобнѣе, какъ не обязы щая имѣть особую книгу личныхъ сче совершенно излишнюю. Расчетъ про ится по вѣдомостямъ, составленнымъ для каго расчета, въ которыхъ каждому ра му отводится лишь одна строка. Эти четные листы, переплетенные въ книгу, ставляютъ весь матеріалъ для справокъ о ботѣ рабочихъ въ типографіи и вполнѣ няютъ собою книгу личныхъ счетовъ. мѣсто сего, въ означенный § надлежало бы ти слѣдующее добавленіе: „Въ случаѣ на женной подчистки или приписки въ расчет книжкѣ, рабочій немедленно увольняется привлекается къ суду, какъ за обманъ или ложъ".

По § 5. Принять безъ измѣненія

По § 6. Для большей ясности необхо указать, въ какой именно расчетной жкѣ расписывается рабочій и въ со-

Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.

не можетъ быть уволенъ безъ предупрежденія за двѣ недѣли, если нанятъ на срокъ неопредѣленный, или до окончанія срока найма.

§ 4. Расчетную книжку рабочій долженъ хранить въ чистотѣ и опрятности. Рабочему, потерявшему свою расчетную книжку, или запачкавшему ее до невозможности въ ней писать, выдается изъ конторы другая книжка, въ которой запись возстановляется по книгамъ конторы типографіи. При этомъ съ рабочаго взыскивается за новую книжку 10 коп. и берется особая расписка въ полученіи новой книжки.

Въ случаѣ намѣренной подчистки или приписки въ расчетной книжкѣ, рабочій немедленно увольняется и привлекается къ суду, какъ за обманъ или подлогъ.

§ 5. Рабочій обязанъ предъявлять свою расчетную книжку для записи заработка, штрафа или отказа отъ работы, послѣ чего книжка немедленно ему возвращается.

§ 6. При расчетѣ рабочій расписывается во второмъ экземплярѣ расчетной книжки, хранящейся въ конторѣ Типографіи въ по-

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорог утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.

§ 7. *О времени производства работъ.* Работа въ день производится съ 8 ч. утра д 1 ч. дня и съ 2 ч. до 6 ч. вечера По субботамъ и наканунѣ праздниковъ работы за канчиваются на 1 часъ ранѣе, т. е. въ 5 час. вечера.

§ 8. Всѣ должны являться на работу своевременно.

§ 9. Являться на работу въ нетрезвомъ видѣ воспрещается.

§ 10. Работа не производится въ воскресные и слѣдующіе праздничные дни:

Января	1.	Новый Годъ.
„	6.	Богоявленіе Господне.
Февраля	2.	Срѣтеніе Господне.
Марта	25.	Благовѣщеніе.
Апрѣля	23.	Тезоименитство Государыни Императрицы.
Мая	6.	Рожденіе Государя Императора.
„	9.	Перенесеніе мощей Свят. и Чуд. Николая.
„	14.	Свящ. Коронованіе.
„	25.	Рожденіе Государыни Императрицы.
Іюня	29.	Св. Апостоловъ Петра и Павла.
Іюля	22.	Тезоим. Вдовств. Государыни Императрицы.
„	30.	Рожденіе Наслѣдника Цесаревича.
Августа	6.	Преображеніе Господне.
„	15.	Успеніе Пресвятой Богородицы.
„	29.	Усѣкновеніе Главы Іоанна Предтечи.
„	30.	Александра Невскаго.
Сентября	8.	Рождество Пресвятой Богородицы.
„	14.	Воздвиженіе Креста Господня.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ	Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.
...вѣтствіи съ этимъ измѣнить редакцію ...ого §.	лученіи разсчета, а разсчетная книжка возвращается ему.
По § 7. Принять безъ измѣненія.	§ 7. *О времени производства работъ.* Работа въ день производится съ 8 ч. утра до 1 ч. дня и съ 2 ч. до 6 ч. вечера. По субботамъ и наканунѣ праздниковъ работы заканчиваются на 1 часъ ранѣе, т. е. въ 5 ч. вечера.
По § 8. Принять безъ измѣненія.	§ 8. Всѣ должны являться на работу своевременно.
По § 9. Принять безъ измѣненія.	§ 9. Являться на работу въ нетрезвомъ видѣ воспрещается.
По § 10. Количество праздниковъ слѣ...етъ признать нѣсколько преувеличеннымъ, ...принимая во вниманіе, что табель празд...иковъ фактически уже введена въ Типо...графіи и что разница между количествомъ ...праздниковъ въ Типографіи Общаго Съѣзда ...въ Типографіяхъ: Стойковой, Сойкина и ...Общ. Польза не превышаетъ 3,27%, Коммиссія ...считала бы возможнымъ принять § безъ из...мѣненія. (При семъ прилагаются двѣ сравнительныя ...таблицы, см. прилож. къ протоколу).	§ 10. Работы не производятся въ воскресные и праздничные дни:
	Января 1. Новый Годъ.
	„ 6. Богоявленіе Господне.
	Февраля 2. Срѣтеніе Господне.
	Марта 25. Благовѣщеніе.
	Апрѣля 23. Тезоим. Государыни Императрицы.
	Мая 6. Рожденіе Государя Императора.
	„ 9. Перенесеніе мощей Свят. и Чудотворца Николая.
	„ 14. Св. Коронованіе.
	„ 25. Рожденіе Государыни Императрицы.
	Іюня 29. Св. Апостоловъ Петра и Павла.
	Іюля 22. Тезоим. Вдовств. Государыни Императрицы.
	„ 30. Рожденіе Наслѣдника Цесаревича.

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.

Сентября	26.	Св. Іоанна Богослова.
Октября	1.	Покровъ Пресвятой Богородицы.
„	5.	Тезоименитство Наслѣдника Цесаревича.
„	21.	Восшествіе на престолъ Государя Императора.
„	22.	Казанской Божіей Матери.
Ноября	14.	Рожденіе Вдовствующей Государыни Императрицы.
„	21.	Введеніе во храмъ Пресв. Дѣвы Маріи
Декабря	6.	Св. Николая Чудотворца и Тезоименитство Государя Императора.
„	24.	Сочельникъ на Р. Х.
„	25. 26 и 27.	Дни Р. Х.

Кромѣ того, работы не производятся въ теченіе послѣднихъ 2-хъ дней Сырной недѣли, 2-хъ послѣднихъ дней Страстной недѣли, понедѣльника и вторника Святой недѣли Вознесенія Господня и въ Духовъ День.

§ 11. *Сверхурочныя необязательныя работы.* Въ исключительныхъ случаяхъ работы могутъ производиться и въ сверхурочное время, за особую плату, въ каждомъ отдѣль-

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.

Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.

Августа	6.	Преображеніе Господне.
„	15.	Успеніе Пресвятой Богородицы.
„	29.	Усѣкновеніе Главы Іоанна Предтечи.
„	30.	Александра Невскаго.
Сентября	8.	Рождество Пресвятой Богородицы.
„	14.	Воздвиженіе Креста Господня.
„	26.	Св. Іоанна Богослова.
Октября	1.	Покровъ Пресвятой Богородицы.
„	5.	Тезоим. Наслѣдника Цесаревича.
„	21.	Восшествіе на Престолъ Государя Императора.
„	22.	Казанской Божіей Матери.
Ноября	14.	Рожденіе Вдовств. Государыни Императрицы
„	21.	Введеніе во храмъ пресв. Дѣвы Маріи.
Декабря	6.	Св. Николая Чудотворца и Тезоим. Государя Императора.
„	24.	Сочельникъ.
„	25	Рождество Христово.
„	26	
„	27	

Кромѣ того, работы не производятся въ теченіе послѣднихъ 2-хъ дней Сырной недѣли, 2-хъ послѣднихъ дней Страстной недѣли, понедѣльника и вторника Святой недѣли, Вознесенія Господня и въ Духовъ День.

По § 11. По заявленію Завѣдывающаго

§ 11. Исключенъ

ным Общаго Съѣзда, означенный § редак-

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденные Фабричнымъ Инспекторомъ.

иомъ случаѣ по взаимному соглашенію между Заѣдывающимъ дѣлами Типографіи и рабочими и съ разрѣшенія Петроградскаго Столичнаго по фабричнымъ дѣламъ Присутствія.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ

Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.

сланъ по указанію Фабричнаго Инспек-

Признавъ это заявленіе къ свѣдѣнію, Ком-ія, вмѣстѣ съ тѣмъ, указала, что условіе ходства сверхурочныхъ работъ, въ каж-ъ отдѣльномъ случаѣ съ разрѣшенія Петро-скаго Столичнаго по фабричнымъ дѣламъ утствія—очень стѣснительно для Типо-ріи. Такого условія нѣтъ въ рабочихъ ахъ другихъ Типографій, какъ, напри-: Стойковой, Сойкина и Общ. Польза.

Согласно ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнаго ія Государственнаго Совѣта о продол-ьности и распредѣленіи рабочаго вре-въ заведеніяхъ фабрично-заводской про-ленности (п. 3), для рабочихъ, занятыхъ ательно въ дневное время, рабочее ія не должно превышать $11^1/_2$ час. въ ень, а по субботамъ и въ кануны нѣкото-ъ праздниковъ — 10 час. Согласно же 7 того же закона, сверхурочною считается та, производимая рабочимъ въ промыш-ленномъ заведеніи въ такое время, когда, по правилъ внутренняго распорядка (ст. 142 пром., св. зак., т. XI, ч. II, изд. 1893 г.), не полагается работы.

Сверхурочныя работы допускаются не ве, какъ по особому соглашенію заѣды-щаго промышленнымъ заведеніемъ съ ра-чихъ. При чемъ, какъ усматривается, за-не обязываетъ испрашивать на эти ра-разрѣшенія Фабричной Инспекціи. Та-образомъ, казалось бы, что въ случаѣ ходимости, сверхурочными работами ра-

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорог[illegible] утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.
§ 12. *Инструменты.* Вновь поступающему рабочему выдаются необходимые ему инстру[illegible]менты и типографскія принадлежности, которые онъ обязанъ, при увольненіи изъ Типо[illegible]графіи, сдать въ исправномъ состояніи. Инструменты, пришедшіе въ негодность не [illegible] винѣ рабочаго, должны быть сданы въ контору и замѣнены новыми.
§ 13. Воспрещается отдавать инструменты и типографскія принадлежности на сторо[illegible] и выносить ихъ изъ Типографіи, а также приносить собственные безъ особаго на т[illegible] разрѣшенія.
§ 14. *Рабочее мѣсто.* Рабочіе обязаны содержать въ порядкѣ, чистотѣ и опрятност[illegible] рабочія мѣста, наборныя кассы, машины и инструменты, причемъ упомянутая уборка [illegible] чистка должны производиться въ рабочее время.
§ 15. *Посѣщеніе* рабочихъ посторонними лицами не дозволяется, кратковременны[illegible] свиданія могутъ происходить съ разрѣшенія фактора въ конторѣ или въ другомъ мѣст[illegible] по указанію фактора.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ	Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.
[illegible]ые могутъ быть заняты въ теченіе $2^1/_2$ ч. ($11^1/_2$ час.—9 час. $=2^1/_2$ час.), а въ субботы [illegible] кануны праздниковъ 2-хъ ч. (10 ч. -8=2 ч.) [illegible]ъ испрошенія на то разрѣшенія Фабричной [illegible]кслекціи. По симъ соображеніямъ, Коммиссія по[illegible]ла бы означенный § исключить.	
По § 12. Принять безъ измѣненія.	§ 12. *Инструменты.* Вновь поступающему рабочему выдаются необходимые ему инструменты и типографскія принадлежности, которые онъ обязанъ, при увольненіи изъ Типографіи, сдать въ исправномъ состояніи. Инструменты, пришедшіе въ негодность не по винѣ рабочаго, должны быть сданы въ контору и замѣнены новыми.
По § 13. Принять безъ измѣненія.	§ 13. Воспрещается отдавать инструменты и типографскія принадлежности на сторону и выносить ихъ изъ Типографіи, а также приносить собственные безъ особаго на то разрѣшенія.
По § 14. Принять безъ измѣненія.	§ 14. *Рабочее мѣсто.* Рабочіе обязаны содержать въ порядкѣ, чистотѣ и опрятности рабочія мѣста, наборныя кассы, машины и инструменты, при чемъ упомянутая уборка и чистка должны производиться въ рабочее время.
По § 15. Принять безъ измѣненія.	§ 15. *Посѣщеніе* рабочихъ посторонними лицами не дозволяется, кратковременныя свиданія могутъ происходить съ разрѣшенія Завѣдывающаго въ конторѣ или въ другомъ мѣстѣ, по указанію Завѣдывающаго.

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.

§ 16. *Отлучка.* Мастера и рабочіе, имѣющіе надобность въ отлучкѣ въ рабочее время, обязаны испросить на отлучку разрѣшеніе фактора.

§ 17. *Увольненіе въ отпуски.* Отпуски, съ сохраненіемъ содержанія, разрѣшаются преимущественно лѣтомъ, по представленіи уважительныхъ причинъ — Завѣдывающимъ дѣлами Типографіи.

§ 18. *Болѣзнь.* Если рабочій по случаю болѣзни или по какой-либо другой уважительной причинѣ не можетъ явиться на работу, то онъ при первой возможности долженъ сообщить объ этомъ конторѣ Типографіи и, во всякомъ случаѣ, обязанъ предъявить доказательства, оправдывающія его отлучку. Въ случаѣ болѣзни, рабочій долженъ представить письменное свидѣтельство отъ врача Типографіи или другого.

Примѣчаніе. Уважительными причинами признаются: 1) болѣзнь, 2) смерть или тяжкая болѣзнь мужа или жены, родителей или дѣтей, 3) пожаръ, 4) вызовъ въ судъ или полицію, 5) арестъ и т. п.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.	Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.
По § 16. Принять безъ измѣненія.	§ 16. *Отлучка.* Мастера и рабочіе, имѣющіе надобность въ отлучкѣ въ рабочее время, обязаны испросить на отлучку разрѣшеніе Завѣдывающаго.
По § 17. Отпуски или отлучки, съ сохраненіемъ содержанія, въ частныхъ типографіяхъ для рабочихъ не допускаются. Установленіе отпусковъ обяжетъ Типографію Общаго Съѣзда имѣть замѣстителей рабочихъ, что повлечетъ за собою расходы, не производимые въ другихъ частныхъ типографіяхъ. Принимая во вниманіе, что Типографія Общаго Съѣзда является предпріятіемъ вспомогательнымъ, исключительно коммерческаго характера, Коммиссія полагала бы придержаться правилъ, существующихъ въ частныхъ типографіяхъ, а по симъ соображеніямъ изложить означенный § въ редакціи, принятой въ указанныхъ типографіяхъ.	§ 17. *Увольненіе въ отпуски.* Рабочіе, имѣющіе надобность въ отпускѣ или въ освобожденіи отъ работъ на нѣсколько дней по уважительнымъ причинамъ, должны получить на это разрѣшеніе Завѣдывающаго типографіей. § 17[1]. Разрѣшеніе это прописывается въ разсчетной книжкѣ. За всякое время нахожденія въ отлучкѣ или въ увольненіи отъ работъ, рабочему не производится никакой платы.
По § 18. Принять безъ измѣненій.	§ 18. *Болѣзнь.* Если рабочій по случаю болѣзни или по какой-либо другой уважительной причинѣ не можетъ явиться на работу, то онъ, при первой возможности, долженъ сообщить объ этомъ конторѣ Типографіи и, во всякомъ случаѣ, обязанъ представить доказательства, оправдывающія его отлучку. Въ случаѣ болѣзни, рабочій долженъ представить письменное свидѣтельство отъ врача Типографіи или другого. *Примѣчаніе.* Уважительными причинами признаются: 1) болѣзнь, 2) смерть или тяжкая болѣзнь мужа, или жены, ро-

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорог утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.
§ 19. Всѣ служащіе въ Типографіи, жены и дѣти ихъ безплатно пользуются сов тами врача Типографіи и лѣкарствами.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.	Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.
По § 19. Завѣдывающій дѣлами Общаго ...ѣзда, пояснивъ, что съ открытіемъ Типо...фіи, врачъ при Общемъ Съѣздѣ, В. И. ...ринцевъ, любезно предложилъ свои услуги ...оказанію безплатно медицинской помощи, ...къ самимъ рабочимъ, такъ и семьямъ ихъ, ...ѣтилъ, что расходы на покупку лѣкарствъ ...ились въ небольшой суммѣ, не болѣе ...рублей въ мѣсяцъ. Кромѣ сего, С. П. ...ымъ было указано, что въ Типогра...ѣ: Государственной, Экспедиціи Заготов... Государственныхъ бумагъ и Московско...ской и Нижегородской жел. дор. оказы...ся безплатная врачебная помощь какъ ...мъ рабочимъ, такъ и членамъ ихъ се...ствъ. Тѣмъ не менѣе, Коммиссія, указавъ ...возможность въ будущемъ расширенія ...ельности Типографіи и увеличенія въ ...ности отъ сего штата рабочихъ, что, ...сомнѣнія, увеличило бы и расходы на ...ѣтеніе лѣкарствъ, отмѣтила, что такого ...рабочихъ книжкахъ Типографій Стой...й, Сойкина и Общ. Пользы не имѣется ...въ означенныхъ типографіяхъ совѣ... врача пользуются лишь сами рабочіе, а ...ны ихъ семьи. По симъ соображеніямъ и принимая во ...ніе, что и законъ предусматриваетъ ...тную врачебную помощь лишь самимъ ...ъ, Коммиссія полагала бы означенный ...ключить.	дителей или дѣтей, 3) пожаръ, 4) вызовъ въ судъ или полиціей, 5) арестъ и т. п. § 19. Исключенъ.

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.

§ 20 Рабочіе, изобличенные въ обманѣ, кражѣ или умышленномъ поврежденіи машинъ, станковъ, инструментовъ, вещей, матеріаловъ, припасовъ и какихъ бы то ни было цѣнныхъ предметовъ, немедленно увольняются по ст. 105 пк. 4 Уст. о Промышл. и предаются суду.

§ 21. Рабочему, увольняемому или увольняющемуся на законныхъ основаніяхъ, причитающіяся ему по разсчету деньги выдаются, по возможности, въ день увольненія и не позже слѣдующаго дня.

§ 22. Выдача заработанныхъ денегъ производится два раза въ мѣсяцъ, а именно 1 и 15 каждаго мѣсяца.

Въ случаѣ, если этотъ день совпадетъ съ праздникомъ, то деньги выдаются наканунѣ.

Рабочій обязанъ, при выдачѣ ему денегъ, провѣрить получаемую имъ сумму съ записью въ разсчетной книжкѣ и, въ случаѣ какой-либо между ними разницы, немедленно заявлять объ этомъ лицу, выдающему деньги.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.

Вмѣстѣ съ этимъ Коммиссія выразила желаніе, чтобы врачебная помощь съ пріобрѣтеніемъ лѣкарствъ оказывалась рабочимъ по принятому уже порядку и чтобы врачу Н. Кудрявцеву, пользующему рабочихъ, было назначено опредѣленное вознагражденіе, равное бы въ возмѣщеніе расходовъ на разъѣзды.

По § 20. Коммиссія признала необходимымъ въ ограждение интересовъ желѣзныхъ дорогъ дополнить означенный § указаніемъ на отвѣтственность рабочихъ за самовольное изготовленіе билетовъ, утайку и сбытъ ихъ.

По § 21. Принять безъ измѣненій.

По § 22. Принять, вводя поправку „16“ вмѣсто „15“.

Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.

§ 20. Рабочіе, изобличенные въ обманѣ кражѣ или умышленномъ поврежденіи станковъ, машинъ, инструментовъ, вещей, матеріаловъ, припасовъ и какихъ бы то ни было цѣнныхъ предметовъ, а также рабочіе, изобличенные въ: а) самовольномъ изготовленіи пассажирскихъ билетовъ, плацкартъ и книжекъ, б) утайкѣ ихъ, в) сбытѣ и г) способствованіи посторонними лицамъ изготовленія и сбыта ихъ, немедленно увольняются по ст. 105 п. 4 Уст. о Промышлен. и предаются Суду.

§ 21. Рабочему, увольняемому или увольняющемуся на законныхъ основаніяхъ, причитающіяся ему по разсчету деньги выдаются, по возможности, въ день увольненія и не позже слѣдующаго дня.

§ 22. Выдача заработанныхъ денегъ производится два раза въ мѣсяцъ, а именно 1 и 16 каждаго мѣсяца.

Въ случаѣ если этотъ день совпадетъ съ праздникомъ, то деньги выдаются наканунѣ.

Рабочій обязанъ, при выдачѣ ему денегъ, провѣрить получаемую имъ сумму съ записью

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорог утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ	СУЖДЕНІЯ КОМИССІИ.	Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Комиссіей.
		въ разсчетной книжкѣ и, въ случаѣ какой-либо между ними разницы, немедленно заявить объ этомъ лицу, выдающему деньги.
§ 23. *Заявленіе претензій.* Каждый изъ рабочихъ, имѣющій какую-нибудь претензію, должен немедленно объяснить оную фактору Типографіи, для разсмотрѣнія, но *отнюдь не дозволяется высказывать ее въ мастерской дерзко или являться съ жалобою въ контору толпою.*	II. § 23. Принять безъ измѣненія.	§ 23. *Заявленіе претензій.* Каждый изъ рабочихъ, имѣющій какую-нибудь претензію, долженъ немедленно объяснить оную Завѣдывающему Типографіей, для разсмотрѣнія, но *отнюдь не дозволяется высказывать ее въ мастерской дерзко или являться съ жалобою въ контору толпою.*
§ 24. Всѣ рабочіе *обязаны:* а) подчиняться всѣмъ законнымъ требованіямъ Завѣдывающаго дѣлами Типографіи, его замѣстителя и фактора, не позволяя себѣ въ отношеніи означенныхъ лицъ грубости или неучтивости; б) соблюдать установленныя правила предосторожности при обращеніи съ огнемъ; в) исполнять назначенныя имъ работы (помогая другимъ лишь съ особаго на то разрѣшенія), причемъ работающіе на машинахъ и станкахъ должны не допускать къ нимъ посторонних рабочихъ; г) принимать всевозможныя разумныя мѣры предосторожности въ предотвращеніи могущей грозить имъ опасности.	По § 24 Принять съ добавленіемъ въ всѣхъ словъ „посторонних рабочихъ“ — ругихъ лицъ“. По мнѣнію Коммиссіи необходимо ввести комендующій носить во время работъ особаго покроя и не принимать въ нимъ мѣстѣ ни пищи, ни питья.	§ 24. Всѣ рабочіе *обязаны:* а) подчиняться всѣмъ законнымъ требованіямъ Завѣдывающаго Типографіи и его замѣстителя, не позволяя себѣ въ отношеніи означенныхъ лицъ грубости или неучтивости, б) соблюдать установленныя правила предосторожности при обращеніи съ огнемъ, в) исполнять назначенныя имъ работы (помогая другимъ лишь съ особаго на то разрѣшенія, при чемъ работающіе на машинахъ и станкахъ должны не допускать къ нимъ посторонних рабочихъ и другихъ лицъ, г) принимать всевозможныя разумныя мѣры предосторожности къ предотвращенію могущей грозить имъ опасности. § 24¹. Во время работъ рабочимъ предлагается носить одежду, по возможности, плотно прилегающую къ тѣлу, безъ развѣвающихся частей, и не принимать въ наборныхъ и рабочихъ помѣщеніяхъ ни пищи, ни питья.
§ 25 Мастерамъ, рабочимъ и вообще всѣмъ служащимъ строго воспрещается: а) собираться въ мастерскихъ толпой, б) самовольно, до сигнала о прекращеніи работъ отлучаться съ работъ, в) нарушать тишину шумомъ, крикомъ, бранью, ссорою или дракою и вообще вести себя непристойно, безчинствовать и буйствовать, г) оказывать ослушаніе и непочтительность въ отношеніи лицъ, указанныхъ въ п. а § 24, д) устраивать игры	По § 25. Принять безъ измѣненія.	§ 25. Мастерамъ и рабочимъ и, вообще, всѣмъ служащимъ, строго воспрещается: а) собираться въ мастерскихъ толпой, б) самовольно, до сигнала о прекращеніи работъ, отлучаться съ работъ, в) нарушать тишину

Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ ду
утвержденныя Фабричнымъ Инспекторомъ.

е) приносить и выносить какіе бы то ни было предметы безъ особаго на то разрѣше
со стороны Завѣдывающаго Типографіею, ж) приносить водку и опьяняющіе напит
з) курить табакъ и папиросы въ неназначенныхъ помѣщеніяхъ, и) подходить близко
дотрагиваться до исполнительныхъ механизмовъ, допускъ и обращеніе съ которыми
не разрѣшенъ и к) посылать рабочихъ въ лавку, съ пакетами и т. п., безъ разрѣше
фактора Типографіи

§ 26. Рабочимъ при исполнительныхъ механизмахъ строго воспрещается на ход
исправлять, чистить и смазывать ихъ, сшивать ремни, а также снимать и надѣвать и
руками, безъ особыхъ приспособленій.

§ 27. За неисполненіе постоянныхъ правилъ, для поддержанія въ Типографіи дол
наго порядка, служащіе штрафуются по табели взысканій.
(Ст. 143 Уст. о Пром.).

§ 28. Договоръ найма можетъ быть расторгнутъ по причинамъ, перечисленнымъ
ст.ст. 105 и 149 Уст. о Пром.

СУЖДЕНІЯ КОММИССІИ.

По § 26. Принять безъ измѣненія.

По § 27. Принять съ редакціонными измѣненіемъ.

По § 28. Принять безъ измѣненія.

Общее замѣчаніе. Принимая во вниманіе, что названіе должности „факторъ“ является названіемъ устарѣлымъ, въ настоящее время не принятымъ въ Типографіяхъ, Коммиссія полагала бы во всѣхъ §§, гдѣ встрѣчается слово „факторъ“ — замѣнить словами: „Завѣдывающій Типографіею“.

Проектъ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, въ редакціи одобренной Коммиссіей.

тумомъ, крикомъ, бранью, сварою или дракою и, вообще, вести себя неприлично, безчинствовать и буйствовать, г) оказывать ослушаніе и непочтительность въ отношеніи лицъ, указанныхъ въ п. а пар. 24, д) устраивать игры, е) приносить и выносить какіе бы то ни было предметы безъ особаго на то разрѣшенія со стороны Завѣдывающаго Типографіей, ж) приносить водку и опьяняющіе напитки, з) курить табакъ и папиросы въ неназначенныхъ помѣщеніяхъ, и) подходить близко и дотрагиваться до исполнительныхъ механизмовъ, допускъ и обращеніе съ которыми имъ не разрѣшенъ, и к) посылать рабочихъ въ лавку съ пакетами и т. п. безъ разрѣшенія Завѣдывающаго Типографіей

§ 26. Рабочимъ при исполнительныхъ механизмахъ строго воспрещается на ходу исправлять, чистить, смазывать ихъ, сшивать ремни, а также снимать и надѣвать ихъ руками, безъ особыхъ приспособленій.

§ 27. За неисполненіе настоящихъ правилъ внутренняго распорядка, служащіе штрафуются по табели взысканій.
(Ст. 143 Уст. о Пром.)

§ 28. Договоръ найма можетъ быть расторгнутъ по причинамъ, перечисленнымъ въ ст. ст 105 и 149 Уст. о Пром.

Коммиссія, вырабатывая изложенныя Правила и вводя въ таковыя нѣкоторыя ограничительныя условія, имѣла въ виду то, что Типографія Общаго Съѣзда является пока учрежденіемъ незначительнымъ по денежнымъ оборотамъ, и то, что конечною цѣлью упомянутаго учрежденія представляется возможное удешевленіе стоимости пассажирскихъ билетовъ и соблюденіе размѣровъ смѣтныхъ кредитовъ, предусматриваемыхъ Общимъ Съѣздомъ.

Затѣмъ, Коммиссія, имѣя въ виду указанное требованіе Фабричнаго Инспектора — отпечатать въ 2-хъ недѣльный срокъ Правила внутренняго распорядка въ разсчетныхъ книжкахъ, и раздать сіи послѣднія рабочимъ, — положила, не выжидая окончанія всей работы настоящей Коммиссіи, выдѣлить изъ общаго протокола выработанный Коммиссіею проектъ означенныхъ Правилъ и представить таковой CXLIV Общему Съѣзду, созванному на 4 іюня с/г.

Вмѣстѣ съ этимъ, Коммиссія считала необходимымъ отмѣтить, что, по ея мнѣнію, предварительно введенія Правилъ внутренняго распорядка въ жизнь, таковыя должны быть представлены на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ на томъ именно основаніи, что Правила эти устанавливаютъ извѣстное число рабочихъ часовъ, а также вообще опредѣляютъ отношенія рабочихъ къ хозяину и косвенно затрагиваютъ финансовую сторону дѣла.

Приложеніе № 1.

ТАБЛИЦА

праздничныхъ дней, за исключеніемъ воскресныхъ, въ кои въ нижеуказанныхъ типографіяхъ не производится работъ.

Мѣсяцъ и число.	ПРАЗДНИКИ.	Типографія при Управленіи М.-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.	Государственная типографія.	Типографія Экспедиціи Заготовленія Государственныхъ бумагъ.	Типографія при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ жел. дорогъ.	Типографія П. П. Сойкина.
Январь 1	Новый Годъ	×	×	×	×	×
„ 5	Канунъ Крещенія	—	—	½ дня.	—	—
„ 6	Богоявленіе Господне (рещеніе)	×	×	×	×	×
Февраль 2	Срѣтеніе Господне	×	×	×	×	×
Мартъ 25	Благовѣщеніе	×	×	×	×	×
Апрѣль 23	Тезоименитство Государыни Императрицы	×	×	×	×	—
Май 6	Рожденіе Государя Императора	×	×	×	×	—
„ 9	Перенесеніе мощей Свят. и Чудотворц Николая	×	×	×	×	—
„ 14	Свящ. Коронованіе	×	×	×	×	—
„ 21	[1])	—	½ дня	—	—	—
„ 25	Рожденіе Государыни Императрицы	×	×	×	×	—
Іюнь 29	Св. Апостоловъ Петра и Павла	×	×	×	×	—
Іюль 22	Тезоименитство Вдовств. Государыни Императрицы	×	×	×	×	—
„ 30	Рожденіе Наслѣдника Цесаревича	×	×	×	×	—
Августъ 6	Преображеніе Господне	×	×	×	×	×
„ 15	Успеніе Пресвятой Богородицы	×	×	×	×	×
„ 29	Усѣкновеніе Главы Іоанна Предтечи	×	×	×	×	—
„ 30	Александра Невскаго	×	×	×	×	—
Сентябрь 8	Рождество Пресвятой Богородицы	×	×	×	×	×
„ 14	Воздвиженіе Креста Господня	×	×	×	×	×
„ 26	Преставленіе Св. Апостола Іоанна Богослова	×	×	×	×	—

[1]) День основанія Государственной типографіи.

Мѣсяцъ и число.	ПРАЗДНИКИ.	Типографія при Управленіи М.-Курской, Нижегородской и Муромской ж. д.	Государственная типографія.	Типографія Экспедиціи Заготовленія Государственныхъ бумагъ.	Типографія при Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ жел. дорогъ.	Типографія П. П. Сойкина.
Октябрь 1	Покровъ Пресвятой Богородицы . .	×	×	×	×	×
„ 5	Тезоименитство Наслѣдн. Цесаревича	×	×	×	×	—
„ 17	[1])	—	—	×	—	—
„ 21	Восшествіе на Престолъ Государя Императора	×	×	×	×	—
„ 22	Казанской Божіей Матери	—	×	×	×	×
Ноябрь 14	Рожденіе вдовств. Государыни Императрицы	×	×	×	×	—
„ 21	Введеніе во храмъ Пресвятой Дѣвы Маріи	×	×	×	×	×
Декабрь 6	Св. Николая Чудотворца и Тезоименитство Госуд. Императора . . .	×	×	×	×	×
„ 24	Сочельникъ на Р. Х.	×	1/2 дня.	1/2 дня.	×	1/2 дня.
„ 25	1	×	×	×	×	×
„ 26	2 дни Рождества Христова . . .	×	×	×	×	×
„ 27	3	×	×	×	×	—
	Переходящіе праздники.					
Сырная недѣля:						
Пятница		×	—	×	×	—
Суббота		×	×	×	×	1/2 дня.
Страстная недѣля:						
Четвергъ		—	—	×	×	—
Пятница		×	×	×	×	×
Суббота		×	×	×	×	×
Святая недѣля:						
Понедѣльникъ		×	×	×	×	×
Вторникъ		×	×	×	×	×
Среда		×	—	—	—	—
Вознесеніе Господне		×	×	×	×	×
Духовъ День		×	×	×	×	×
Общее количество праздниковъ . . .		38	37	40	38	21

[1]) Храмовой праздникъ типографіи Экспедиціи Заготовленія Государственныхъ Бумагъ.

Приложеніе № 2.

ТАБЛИЦА

праздничныхъ дней.

Работы не производятся въ воскресные и слѣдующіе праздничные дни:

Типографія Общаго Съѣзда.		Стойковой.	Сойкина.	Общ. Польза.
Января	1. Новый годъ	1	1	1
„	6. Богоявленіе Господне . .	1	1	1
Февраля	2. Стрѣтеніе Господне . . .	1	1	1
Марта	25. Благовѣщеніе	1	1	1
Апрѣля	23. Тезоим. Государыни Императрицы	0	0	1/2
Мая	6. Рожденіе Государя Императора	0	0	1/2
„	9. Перенесеніе мощей Свят. Чудотворца Николая .	0	0	1
„	14. Св. Коронованіе	0	0	1/2
„	25. Рожденіе Государыни Императрицы	0	0	1/2
Іюня	29. Св. Апостола Петра и Павла	1	1	1
Іюля	22. Тезоим. Вдовств. Государ. Императрицы	0	0	1/2
„	30. Рожденіе Наслѣдника Цесаревича	0	0	0
Августа	6. Преображеніе Господне .	1	1	1
„	15. Успеніе Пресвятой Богородицы	1	1	1
„	29. Усѣкновеніе Главы Іоанна Пред.	0	0	0
„	30. Александра Невскаго . .	0	0	1
Сентября	8. Рождество Пресв. Богородицы	1	1	1
„	14. Воздвиженіе Креста Господня	1	1	1
„	26. Св. Іоанна Богослова . .	0	0	0
Октября	1. Покровъ Пресвятой Богородицы	1	1	1
„	5. Тезоим. Наслѣдника Цесаревича	0	0	1/2

Типографія Общаго Съѣзда.		Стойковой.	Сойкина.	Общ. Польза.
Октября	21. Восшествіе на престолъ Государя Императора	0	0	½
„	22. Казанской Божіей Матери	0	1	½
Ноября	14. РожденіеВдовствующейГосударыни Императрицы	0	0	½
„	21. Введеніе во храмъ Пресв. Дѣвы Маріи	1	1	1
Декабря	6. Св. Николая Чудотворца и Тезоим. Государя Императора	1	1	1
„	24. Сочельникъ	½	½	½
„	25. Рождест. праздники .	1	1	1
„	26.	1	1	1
„	27.	1	0	1
	30 дней.	15½ дн.	15½ дн.	22 дн.
	Кромѣ того:			
1 дн.	Пятницы Сырной недѣли . . .	0	0	0
1 дн.	Суббота „ „	1	½	1
1 дн.	Пятница Страстной недѣли . . .	1	1	1
1 дн.	Суббота „ „ . . .	1	1	1
1 дн.	Понедѣльникъ Святой „	1	1	1
1 дн.	Вторникъ „ „	1	1	1
1 дн.	Вознесеніе	1	1	1
1 дн.	Духовъ День	1	1	1
8 дней.		7 дн.	6½ дн.	7 дн.
Всего праздниковъ, кромѣ воскресныхъ дней . . .		38 дн.	22½ дн.	22 дн.	29 дн.
Воскресныхъ дней		52 „	52 „	52 „	52 „
Всего		90 дн.	74½ дн.	74 дн.	81 дн
Менѣе чѣмъ въ Типографіи Общаго Съѣзда			15½ дн.	16 дн.	9 дн.
Количество дней рабочихъ и праздничныхъ въ году:					
Рабочихъ		275 дн.	290½ дн.	291 дн.	284 дн.
Праздничныхъ		90 „	74½ „	74 „	81 „
Итого . . .		365 дн.	365 дн.	365 дн.	365 дн.

Слѣдовательно, количество рабочихъ дней болѣе противъ Типографіи Общаго Съѣзда въ процентахъ на: 5,63% 5,82% 3,27%

Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, довелъ до свѣдѣнія Общаго Съѣзда, что при выработкѣ правилъ, представленныхъ нынѣ на разсмотрѣніе Съѣзда, Коммиссія пользовалась письменнымъ и весьма обстоятельнымъ заключеніемъ Члена Коммиссіи Ю. Н. Эрлиха, каковое заключеніе являлось цѣннымъ по той причинѣ, что оно представляетъ собою заключеніе лица, владѣвшаго Типографіею и потому имѣющаго въ этомъ дѣлѣ опытъ.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При послѣдовавшемъ въ засѣданіи Съѣзда постатейномъ разсмотрѣніи проекта Правилъ внутренняго распорядка въ Типографіи, выработаннаго Коммиссіею, со стороны Общаго Съѣзда не послѣдовало никакихъ возраженій.

Представитель Владикавказской жел. дор., членъ упомянутой Коммиссіи, Ю. Н. Эрлихъ отмѣтилъ, что въ законѣ нѣтъ указаній, кѣмъ подписываются Правила внутренняго распорядка, а между тѣмъ за исполненіе правилъ найма отвѣчаетъ хозяинъ предпріятія. Поэтому, по мнѣнію названнаго представителя, указанныя правила должны подписываться Завѣдующимъ дѣлами Общаго Съѣзда, въ качествѣ представителя хозяина предпріятія Общаго Съѣзда. Означенное заявленіе Ю. Н. Эрлиха Общій Съѣздъ принялъ къ свѣдѣнію.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Затѣмъ, **Общій Съѣздъ,** имѣя въ виду, что разсматриваемыя Правила устанавливаютъ извѣстное число рабочихъ часовъ, а также вообще опредѣляютъ отношенія рабочихъ къ хозяину и косвенно затрагиваютъ финансовую сторону, **положилъ** представить Правила внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда на утвержденіе Управленія жел. дорогъ, изложивъ ихъ въ слѣдующей редакціи.

ПРАВИЛА

внутренняго распорядка въ Типографіи Общаго Съѣзда Представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

§ 1. *О поступленіи.* Желающій поступить въ Типографію долженъ представить въ Контору Типографіи свой паспортъ въ полномъ порядкѣ и съ указаніемъ мѣста жительства.

Примѣчаніе. О перемѣнѣ мѣста жительства надлежитъ сообщать въ Контору Типографіи лично.

§ 2. Не позже 7-го дня по поступленіи рабочему выдается подъ расписку расчетная книжка, утвержденнаго Петроградскимъ Столичнымъ по Фабричнымъ дѣламъ Присутствіемъ образца, съ обозначеніемъ въ ней условій найма, въ томъ числѣ рядной платы каждому. Принявшій такую книжку подчиняется изложеннымъ въ ней правиламъ и не имѣетъ права самовольно оставить работу, а равно не можетъ быть уволенъ безъ предупрежденія за двѣ недѣли, если нанятъ на срокъ неопредѣленный, или до окончанія срока найма.

§ 3. Расчетную книжку рабочій долженъ хранить въ чистотѣ и опрятности. Рабочему, потерявшему свою расчетную книжку, или запачкавшему ее до невозможности въ ней писать, выдается изъ Конторы другая книжка, въ которой запись возстановляется по книгамъ Конторы Типографіи. При этомъ съ рабочаго взыскивается за новую книжку 10 коп. и берется особая расписка въ полученіи новой книжки.

Въ случаѣ намѣренной подчистки или приписки въ расчетной книжкѣ, рабочій немедленно увольняется и привлекается къ суду, какъ за обманъ или подлогъ.

§ 4. Рабочій обязанъ предъявлять свою расчетную книжку для записи заработка, штрафа или отказа отъ работы, послѣ чего книжка немедленно ему возвращается.

§ 5. При расчетѣ рабочій расписывается во второмъ экземплярѣ расчетной книжки, хранящейся въ Конторѣ Типографіи въ полученіи расчета, а расчетная книжка возвращается ему.

§ 6. *О времени производства работъ.* Работа въ день производится съ 8 час. утра до 1 час. дня и съ 2 час. до 6 час. вечера. По субботамъ и наканунѣ праздниковъ работы заканчиваются на 1 часъ ранѣе т. е. въ 5 час. вечера.

§ 7. Всѣ должны являться на работу своевременно.

§ 8. Являться на работу въ нетрезвомъ видѣ воспрещается.

§ 9. Работы не производятся въ воскресные и слѣдующіе праздничные дни:

Января	1. Новый Годъ.
„	6. Богоявленіе Господне.
Февраля	2. Срѣтеніе Господне.
Марта	25. Благовѣщеніе.

Апрѣля	23.	Тезоименитство Государыни Императрицы.
Мая	6.	Рожденіе Государя Императора.
„	9.	Перенесеніе мощей Свят. и Чудотв. Николая.
„	14.	Свящ. Коронованіе.
„	25.	Рожденіе Государыни Императрицы.
Іюня	29.	Св. Апостоловъ Петра и Павла.
Іюля	22.	Тезоименитство Вдовствующей Государыни Императрицы.
„	30.	Рожденіе Наслѣдника Цесаревича.
Августа	6.	Преображеніе Господне.
„	15.	Успеніе Пресв. Богородицы.
„	29.	Усѣкновеніе Главы Іоанна Предтечи.
„	30.	Александра Невскаго.
Сентября	8.	Рождество Пресв. Богородицы.
„	14.	Воздвиженіе Креста Господня.
„	26.	Св. Іоанна Богослова.
Октября	1.	Покровъ Пресв. Богородицы.
„	5.	Тезоименитство Наслѣдника Цесаревича.
„	21.	Восшествіе на престолъ Государя Императора.
„	22.	Казанской Божіей Матери.
Ноября	14.	Рожденіе Вдовствующей Государыни Императрицы.
„	21.	Введеніе во храмъ Пресв. Дѣвы Маріи.
Декабря	6.	Св. Николая Чудотворца и Тезоименитство Государя Императора.
„	24.	Сочельникъ на Р. Х.
Декабря	25	Рождество Хр.
„	26	
„	27	

Кромѣ того, работы не производятся въ теченіе послѣднихъ 2-хъ дней Сырной недѣли, 2-хъ послѣднихъ дней Страстной недѣли, понедѣльника и вторника Святой недѣли, Вознесенія Господня и въ Духовъ День.

§ 10. *Инструменты.* Вновь поступающему рабочему выдаются необходимые ему инструменты и типографскія принадлежности, которые онъ обязанъ, при увольненіи изъ Типографіи, сдать въ исправномъ состояніи. Инструменты, пришедшіе въ негодность не по винѣ рабочаго, должны быть сданы въ Контору и замѣнены новыми.

§ 11. Воспрещается отдавать инструменты и типографскія принадлежности на сторону и выносить ихъ изъ Типографіи, а также приносить собственные безъ особаго на то разрѣшенія.

§ 12. *Рабочее мѣсто.* Рабочіе обязаны содержать въ порядкѣ, чистотѣ и опрятности рабочія мѣста, наборныя кассы, машины и инструменты, причемъ упомянутая уборка и чистка должны производиться въ рабочее время.

§ 13. *Посѣщеніе* рабочихъ посторонними лицами не дозволяется, кратковременныя свиданія могутъ происходить съ разрѣшенія Завѣдывающаго Типографіей въ Конторѣ или въ другомъ мѣстѣ, по указанію Завѣдывающаго Типографіей.

§ 14. *Отлучка.* Мастера и рабочіе, имѣющіе надобность въ отлучкѣ въ рабочее время, обязаны испросить на отлучку разрѣшеніе Завѣдывающаго Типографіей.

§ 15. *Увольненіе въ отпуски.* Рабочіе, имѣющіе надобность въ отпускѣ или въ освобожденіи отъ работъ на нѣсколько дней по уважительнымъ причинамъ, должны получить на это разрѣшеніе Завѣдывающаго Типографіей.

§ 16. Разрѣшеніе это прописывается въ расчетной книжкѣ. За всякое время нахожденія въ отлучкѣ или въ увольненіи отъ работъ, рабочему не производится никакой платы.

§ 17. *Болѣзнь.* Если рабочій по случаю болѣзни или по какой либо другой уважительной причинѣ не можетъ явиться на работу, то онъ при первой возможности, долженъ сообщить объ этомъ Конторѣ Типографіи и, во всякомъ случаѣ, обязанъ представить доказательства, оправдывающія его отлучку. Въ случаѣ болѣзни, рабочій долженъ представить письменное свидѣтельство отъ врача Типиграфіи или другого.

Примѣчаніе. Уважительными причинами признаются: 1) Болѣзнь; 2) смерть или тяжкая болѣзнь мужа или жены, родителей или дѣтей; 3) пожаръ; 4) вызовъ въ судъ или полиціей; 5) арестъ и т. п.

§ 18. Рабочіе, изобличенные въ обманѣ, кражѣ или умышленномъ поврежденіи станковъ, машинъ, инструментовъ, вещей, матеріаловъ, припасовъ и какихъ бы то ни было цѣнныхъ предметовъ, а также рабочіе, изобличенные въ: а) самовольномъ изготовленіи пассажирскихъ билетовъ, плацкартъ и книжекъ, б) утайкѣ ихъ, в) сбытѣ и г) способствованіи постороннимъ лицамъ изготовленія и сбыта ихъ, немедленно увольняются по ст. 105 п. 4 Уст. о Пром. и предаются Суду.

§ 19. Рабочему, увольняемому или увольняющемуся на законныхъ основаніяхъ, причитающіяся ему по расчету деньги выдаются, по возможности, въ день увольненія и не позже слѣдующаго дня.

§ 20. Выдача заработанныхъ денегъ производится два раза въ мѣсяцъ, а именно 1 и 16 каждаго мѣсяца.

Въ случаѣ, если этотъ день совпадаетъ съ праздникомъ, то деньги выдаются наканунѣ.

Рабочій обязанъ, при выдачѣ ему денегъ, провѣрить получаемую имъ сумму съ записью въ расчетной книжкѣ и, въ случаѣ какой либо между ними разницы, немедленно заявить объ этомъ лицу, выдающему деньги.

§ 21. *Заявленіе претензій.* Каждый изъ рабочихъ, имѣющій какую нибудь претензію, долженъ немедленно объяснить оную Завѣдывающему Типографіи, для разсмотрѣнія, *но отнюдь не дозволяется высказывать ее въ мастерской дерзко или являться съ жалобою въ Контору толпою.*

§ 22. Всѣ рабочіе *обязаны:* а) подчиняться всѣмъ законнымъ требованіямъ Завѣдывающаго Типографіей и его замѣстителя, не позволяя себѣ въ отношеніи означенныхъ лицъ грубости или неучтивости, б) соблюдать установленныя правила предосторожности при обращеніи съ огнемъ, в) исполнять назначенныя имъ работы (помогая другимъ лишь съ особаго на то разрѣшенія), причемъ работающіе на машинахъ и станкахъ должны не допускать къ нимъ постороннихъ рабочихъ и другихъ лицъ, г) принимать всевозможныя разумныя мѣры предосторожности къ предотвращенію могущей грозить имъ опасности.

§ 23. Во время работъ рабочимъ предлагается носить одежду, по возможности, плотнѣе прилегающую къ тѣлу, безъ развѣвающихся частей и не принимать въ наборныхъ и рабочихъ помѣщеніяхъ ни пищи, ни питья.

§ 24. Мастерамъ, рабочимъ и вообще всѣмъ служащимъ строго воспрещается: а) собираться въ мастерской толпой, б) самовольно, до сигнала о прекращеніи работъ, отлучаться съ работъ, в) нарушать тишину шумомъ, крикомъ, бранью, ссорою или дракою и вообще вести себя неприлично, безчинствовать и буйствовать, г) оказывать ослушаніе и непочтительность въ отношеніи лицъ, указанныхъ въ п. а § 22, д) устраивать игры, е) приносить и выносить какіе бы то ни было предметы безъ особаго на то разрѣшенія со стороны Завѣдывающаго Типографіею, ж) приносить водку и опьяняющіе напитки, з) курить табакъ и папиросы въ неназначенныхъ помѣщеніяхъ, и) подходить близко и дотрагиваться до исполнительныхъ механизмовъ, допускъ и обращеніе съ которыми имъ не разрѣшенъ и к) посылать рабочихъ въ лавку, съ пакетами и т. п., безъ разрѣшенія Завѣдывающаго Типографіи.

§ 25. Рабочимъ при исполнительныхъ механизмахъ строго воспрещается на ходу исправлять, чистить и смазывать ихъ, сшивать ремни, а также снимать и надѣвать ихъ руками, безъ особыхъ приспособленій.

§ 26. За неисполненіе настоящихъ правилъ внутренняго распорядка, служащіе штрафуются по табели взысканій.
(Ст. 143 Уст. о Пром.).

§ 27. Договоръ найма можетъ быть расторгнутъ по причинамъ, перечисленнымъ въ ст.ст. 105 и 149 Уст. о Пром.

Приложеніе № 2.

ПРОТОКОЛЪ

образованной CXLI экстреннымъ Общимъ Съѣздомъ Коммиссіи для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ.

Засѣданія 5 и 9 сентября 1915 г.

Предсѣдательствующій . . . . . **Л. И. Изюмовъ.**

ЧЛЕНЫ КОММИССІИ:

Отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор. . . . . **В. А. Балашовъ.**
В. С. Зелль.

Отъ частныхъ жел. дор.:
„ Владикавказской . . . . . **Ю. Н. Эрлихъ.**
„ Юго-Восточныхъ . . . . . **А. И. Синдѣевъ.**
Завѣдывающій дѣлами Общ. Съѣзда . . . . **С. П. Лосевъ.**
Секретарь Коммиссіи . . . . . **Е. Ф. Секретаревъ.**

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Конторы Общаго Съѣзда:
Завѣдывающій билетн. отд. . . . . **К. Н. Іонасъ.**
Завѣдывающій Типографіею . . . . . **Н. М. Силантьевъ.**

По открытіи засѣданія, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, С. П. Лосевъ, въ виду отсутствія Предсѣдателя Коммиссіи Ф. О. Магазинга, по случаю отъѣзда его въ служебную командировку, предложилъ присутствующимъ избрать замѣстителя Предсѣдателя, каковымъ единогласно былъ избранъ Л. И. Изюмовъ.

Затѣмъ, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда пояснилъ, что обращеніе его къ членамъ Коммиссіи о назначеніи настоящаго экстреннаго засѣданія вызвано слѣдующимъ обстоятельствомъ:—28 августа с./г. пе-

чатники Типографіи Общаго Съѣзда, въ числѣ 9-ти человѣкъ, обратились къ завѣдывающему означенною Типографіею съ словесною просьбою объ увеличеніи имъ содержанія, или о выдачѣ суточныхъ денегъ въ теченіе всего времени военныхъ дѣйствій, въ виду общей дороговизны жизни. Указавъ при этомъ на неимѣніе въ Типографіи Общаго Съѣзда дополнительнаго заработка за сверхурочныя работы, названные рабочіе заявили, что въ случаѣ, если бы начальство не нашло возможнымъ удовлетворить ихъ просьбы, то они ходатайствовали бы освободить ихъ отъ занятій въ типографіи съ 15-го сего сентября, т. е. по истеченіи установленнаго п. 4, ст. 104 Уст. о промышл. срока со дня сдѣланнаго ими заявленія. Не считая себя уполномоченнымъ дать рабочимъ тотъ или иной отвѣтъ, и не имѣя возможности своевременно доложить о заявленіи рабочихъ Общему Съѣзду, который имѣетъ состояться не ранѣе октября мѣсяца с./г., Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда и внесенъ настоящій вопросъ на разрѣшеніе Коммиссіи.

Завѣдывающій Билетнымъ Отдѣломъ при Общемъ Съѣздѣ, К. Н. Іонасъ, съ своей стороны, указалъ, что замѣна печатниковъ новыми рабочими внесетъ нежелательное замѣшательство въ дѣлѣ изготовленія билетовъ, между тѣмъ какъ за послѣдніе два мѣсяца количество поступившихъ отъ дорогъ заказовъ въ значительной степени возросло и нынѣ достигаетъ около милліона билетовъ въ мѣсяцъ. Независимо отъ количества изготовляемыхъ типографіею билетовъ, необходимо считаться и со срочностью выполненія ею заказовъ. Такъ, напримѣръ, на дняхъ одна изъ дорогъ, сдавъ заказъ на 16 тысячъ билетовъ въ 1 ч. дня, просила изготовить ихъ къ 6 ч. вечера того же дня, чтобы дать возможность спеціально командированному ею агенту лично увезти эти билеты по назначенію въ тотъ же день съ курьерскимъ поѣздомъ, что типографіею и было выполнено съ успѣхомъ. Безъ сомнѣнія, требовать отъ типографіи той же продуктивности въ работѣ, при новомъ штатѣ рабочихъ, не знакомыхъ съ этимъ спеціальнымъ дѣломъ, не представится возможности.

Заслушавъ изложенное, Коммиссія, прежде всего, считала необходимымъ установить, въ правѣ ли она рѣшить предложенный ей вопросъ. Обращаясь къ журнальному постановленію Комитета Управленія желѣзныхъ дорогъ, отъ 16-го марта с./г. за № 641/739, усматривается, что настоящая Коммиссія является Коммиссіею временною, задача которой сводится лишь къ организаціи управленія типографіею, выработкѣ правилъ внутренняго распорядка въ типографіи, установленію контроля и учета продуктивности производства работъ. Исходя изъ приведеннаго положенія, Коммиссія единогласно пришла къ тому заключенію, что

юридически она не уполномочена на разрѣшеніе какихъ бы то ни было административныхъ вопросовъ и въ особенности связанныхъ съ денежными расходами, но, тѣмъ не менѣе, принявъ во вниманіе спѣшность затронутаго вопроса, никоимъ образомъ не терпящаго отлагательства, Коммиссія, считая себя нравственно обязанною оказать Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда содѣйствіе въ этомъ серьезномъ дѣлѣ, положила разсмотрѣть ходатайство рабочихъ по существу съ тѣмъ, чтобы вынесенное ею рѣшеніе было представлено на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ, а, равнымъ образомъ, и доведено до свѣдѣнія Предсѣдателей Правленій частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Вмѣстѣ съ этимъ Коммиссія отмѣтила, что причины, побудившія Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда внести настоящій вопросъ на обсужденіе Коммиссіи, еще разъ подтверждаютъ правильность неоднократно высказываемаго ею взгляда на необходимость учрежденія постояннаго органа—Комитета, облеченнаго извѣстными уполномочіями для окончательнаго рѣшенія возникающихъ въ этомъ живомъ коммерческомъ дѣлѣ вопросовъ.

Перейдя, затѣмъ, къ обсужденію ходатайства рабочихъ по существу, Коммиссія высказалась въ томъ смыслѣ, что она, считая въ принципѣ заявленіе рабочихъ заслуживающимъ удовлетворенія, въ виду дороговизны жизни вообще и, въ частности, предметовъ первой необходимости, вмѣстѣ съ тѣмъ, полагала бы, предварительно окончательнаго рѣшенія вопроса выяснить размѣръ заработка рабочихъ въ нѣкоторыхъ частныхъ типографіяхъ, а также ознакомиться съ себѣстоимостью печатанія билетовъ за послѣдніе мѣсяцы, каковыя свѣдѣнія и просить Завѣдывающаго билетнымъ отдѣломъ доставить къ слѣдующему засѣданію.

Въ засѣданіи 9 сентября, Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда, огласивъ приведенныя ниже справки со свѣдѣніями о размѣрѣ содержанія рабочихъ, въ типографіяхъ: Сойкина, Общественная Польза, Стойковой и Бернштейна и о себѣстоимости билетовъ, пояснилъ, что во всѣхъ этихъ типографіяхъ рабочіе, кромѣ получаемаго ими содержанія имѣютъ извѣстный заработокъ за сверхурочныя работы, составляющій въ ихъ бюджетѣ весьма существенное значеніе. Въ типографіи же Общаго Съѣзда этихъ работъ въ настоящее время нѣтъ, а потому матеріальное обезпеченіе рабочихъ этой послѣдней типографіи нѣсколько ниже по сравненію съ рабочими другихъ упомянутыхъ выше типографій. Это именно обстоятельство, по мнѣнію Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, должно бы быть принято во вниманіе при разрѣшеніи обсуждаемаго вопроса.

Справки. 1) СВѢДѢНІЯ

о содержаніи, получаемомъ рабочими въ нижеслѣдующихъ типографіяхъ:

	Общаго Съѣзда.	Сойкина.	Общественной Пользы.	Стейковой.	Бернштейна.
Мастеръ	65 р.	90 р. — 155 р.	90 р.	75 р. — 120 р.	75 р. — 90 р.
Американецъ	55 „	50 „ — 55 „	нѣтъ	48 „ — 54 „	50 „ — 60 „
Наборщикъ	35 „	сдѣльно	сдѣльно	сдѣльно	поденно
Стереотипщикъ	55 „	80 р. — 85 р.	нѣтъ	70 р. — 75 р.	нѣтъ
Рѣзальщикъ	45 „	поденно	нѣтъ	38 „ — 44 „	50 р.
Накладчикъ	45 „	36 р. — 55 р.	40 р. — 55 р.	50 р.	55 р. — 56 р.
Брошюровщицы	35 р. и 25 р.	поденно	нѣтъ	20 р. — 26 р.	поденно

2) Средняя себѣстоимость печатанія билетовъ, за время съ 15 ноября 1914 г., т. е. со дня открытія типографіи Общаго Съѣзда, по 1-ое сентября с. г. составляетъ 2 руб. 71 коп. и въ частности, за августъ с. г. — 2 руб. 08 коп.

Коммиссія, выслушавъ приведенныя соображенія, сравнила оплату труда по приведенной таблицѣ и нашла, что въ общемъ вознагражденіе служащихъ типографіи Общаго Съѣзда находится въ полномъ соотвѣтствіи съ производящейся работой и должно, для нормальнаго времени, почитаться вполнѣ достаточнымъ. Считаясь-же съ дороговизною жизни, коммиссія не встрѣтила препятствій къ выдачѣ рабочимъ дополнительнаго вознагражденія, но это дополнительное вознагражденіе должно разсматриваться какъ мѣра лишь временная, вызванная исключительно тяжелыми условіями жизни, а отнюдь не является постоянною прибавкою къ нынѣ получаемому рабочими содержанію.

Затѣмъ, при послѣдовавшемъ обсужденіи вопроса, въ части касающейся опредѣленія самаго размѣра вознагражденія и срока его выдачи, Коммиссія, установила таковой въ 5 руб. въ мѣсяцъ на каждаго рабочаго, внѣ всякой зависимости отъ получаемаго имъ содержанія, а срокъ начала выдачи 1-ое іюля 1915 г.

Такимъ образомъ, общій расходъ на дополнительное вознагражденіе рабочихъ типографіи Общаго Съѣзда выразится въ суммѣ около ста (100)

рублей въ мѣсяцъ (19 раб.), себѣстоимость-же печатанія 1000 билетовъ увеличится на 10 коп. въ предположеніи поступленія заказовъ на милліонъ билетовъ въ мѣсяцъ.

На основаніи всего вышеизложеннаго, **Коммиссія**, не встрѣчая съ своей стороны препятствій къ выдачѣ рабочимъ типографіи Общаго Съѣзда представителей русскихъ жел. дорогъ, въ теченіе шести (6) мѣсяцевъ, начиная съ 1-го іюля с./г. дополнительнаго вознагражденія, въ размѣрѣ пяти (5) рублей въ мѣсяцъ каждому изъ нихъ, **положила:** Представить о семъ на утвержденіе Управленія желѣзныхъ дорогъ и довести до свѣдѣнія Предсѣдателей Правленій Обществъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Приложеніе № 3.

ПРОТОКОЛЪ

образованной CXLI экстреннымъ Общимъ Съѣздомъ Коммиссіи для организаціи управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, выработки соотвѣтственныхъ правилъ для внутренняго распорядка въ Типографіи, установленія контроля и учета продуктивности производства работъ.

Засѣданіе 4 и 6 ноября 1915 г.

Предсѣдательствующій . . . . . **Л. И. Изюмовъ.**

ЧЛЕНЫ КОММИССІИ:

Отъ Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дор. . . . . **В. С. Зелль.**

Отъ частныхъ жел. дор.:

„ Владикавказской . . . . . **Ю. Н. Эрлихъ.**

„ Юго-Восточныхъ . . . . . **А. И. Синдѣевъ.**

Завѣдывающій дѣлами Общ. Съѣзда . . . . . **С. П. Лосевъ.**

Секретарь Коммиссіи . . . . . **Е. Ф. Секретаревъ.**

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Отъ Конторы Общаго Съѣзда:

Завѣдывающій билетн. отд. . . . . **К. Н. Іонасъ.**

По открытіи засѣданія, Предсѣдательствующій въ Коммиссіи, Л. И. Изюмовъ, возобновивъ въ памяти присутствующихъ постановленіе CXLVI Общаго Съѣзда, послѣдовавшее по докладу Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по вопросу о дальнѣйшемъ порядкѣ заготовленія бумаги для печатанія бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ, указалъ, что, согласно означенному постановленію, настоящей Коммиссіи поручено вскрыть пакеты, поступившіе лишь отъ двухъ изъ числа 7 запрошенныхъ фирмъ, а именно: отъ Правленія Товарищества Красносельской

писчебумажной фабрики К. П. Печаткина и Петроградскаго отдѣленія писчебумажнаго фабрично-торговаго Товарищества М. Г. Кувшинова въ Москвѣ, по конкуренціи на поставку потребной для Общаго Съѣзда альбомной бумаги, и затѣмъ, въ зависимости отъ выяснившихся обстоятельствъ, высказаться, считаетъ-ли Коммиссія необходимымъ временно остаться при прежнемъ порядкѣ, т. е. продолжать печатать бланковые пассажирскіе билеты на альбомной бумагѣ, или-же Коммиссія признаетъ возможнымъ нынѣ-же перейти, во исполненіе утвержденнаго въ установленномъ порядкѣ протокола CXLIV Общаго Съѣзда (в. 12), на печатаніе упомянутыхъ билетовъ на филигранной бумагѣ.

Заслушавъ поясненіе Предсѣдательствующаго, Коммиссія, осмотрѣвъ и найдя указанные выше пакеты въ цѣлости и полной исправности, таковые вскрыла и оказавшіяся въ нихъ заявленія были оглашены.

Заявленіе товарищества М. Г. Кувшинова отъ 2-го Сентября 1915 г.

Имѣемъ честь заявить, что альбомную бумагу по присланнымъ Вами образцамъ трехъ цвѣтовъ и бѣлую, причемъ голубой цвѣтъ будетъ нѣсколько свѣтлѣе Вашего образца, мы можемъ сработать, но только *безъ водяныхъ знаковъ* (въ будущемъ можемъ сработать и съ водяными знаками). Первую партію можемъ доставить въ Январѣ 1916 г.

Цѣна за стопу въ 60 размѣръ $22 \times 28^1/_2$ = пятнадцать рублей (15 р.).

Заявленіе товарищества К. П. Печаткина отъ 5-го Октября 1915 г.

Въ отвѣтъ на Вашъ запросъ отъ 25 Сент. с./г. за № 2824, настоящимъ имѣемъ честь увѣдомить, что поставку потребной Вамъ альбомной бумаги для изготовленія пассажирскихъ билетовъ всѣхъ четырехъ классовъ, въ количествѣ 2000 стопъ, мы согласны принять на себя по цѣнѣ 18 руб. (восемнадцать) за стопу.

Одновременно считаемъ долгомъ поставить въ извѣстность, что оттѣнокъ цвѣта будетъ въ зависимости отъ имѣющагося у насъ остатка красокъ, и будетъ нѣсколько отличаться отъ существующихъ нынѣ образцовъ.

Выработка и доставка бумаги можетъ быть по 500-тъ стопъ въ мѣсяцъ со дня полученія заказа.

Въ случаѣ неполученія необходимыхъ сырыхъ матеріаловъ, топлива и принадлежностей машинъ, аппаратовъ, мы снимаемъ съ себя всякую отвѣтственность въ исполненіи заказа.

Вышеозначенную цѣну мы считаемъ дѣйствительной въ теченіе мѣсяца со дня подачи сего заявленія.

Вслѣдъ за этимъ, завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда довелъ до свѣдѣнія Коммиссіи объ имѣющихся отъ Акціонернаго О-ва Мирковской Писчебумажной фабрики заявленіяхъ отъ 12, 20 и 29 августа с./г., въ коихъ изложено нижеслѣдующее:

Отъ 12 августа с./г.

Настоящимъ спѣшимъ поставить Васъ въ извѣстность, что по причинѣ занятія Варшавы непріятельскими войсками, гдѣ находится наша фабрика, мы вынуждены ликвидировать всѣ наши склады, въ томъ числѣ и Петроградскій складъ, каковой и закрывается съ 1-го Сентября с./г.

Такъ какъ у насъ для Васъ заготовлено нижеслѣдующее количество Филигранной Билетной бумаги:

Синей	309	стопъ.
Зеленой	925	„
Песочной	728	„

то намъ было бы крайне желательно, чтобы весь этотъ запасъ Вы взяли бы въ свои кладовыя, безъ всякаго съ Вашей стороны обязательства во времени расходованія этой бумаги, а также и платежа за нее, а предоставляемъ Вамъ право расходовать ее по Вашимъ потребностямъ и за израсходованное количество вносить деньги въ Азовско-Донской Коммерческій Банкъ на имя Акц. О-ва Мирковской Писчебумажной Фабрики въ Москвѣ.

Отъ 20 августа:

Въ дополненіе къ письму нашему отъ 12-го сего мѣсяца спѣшимъ добавить еще нѣкоторыя нужныя подробности, а именно:

Цѣна бумаги по семнадцать рублей пятьдесятъ копѣекъ за стопу, причемъ, если по окончаніи войны произойдутъ какія либо измѣненія на бумажномъ рынкѣ, въ смыслѣ паденія цѣнъ, то и нами это обстоятельство будетъ учтено, и цѣна будетъ измѣнена согласно положенія рынка.

Страховка бумаги за все время нахожденія ея въ Вашей кладовой будетъ производиться нами и за нашъ счетъ.

Вообще, предлагая Вамъ взять отъ насъ бумагу по причинѣ ликвидированія нашихъ складовъ и не предлагая Вамъ никакихъ обязательствъ съ Вашей стороны, мы въ то же время не можемъ не указать Вамъ на всѣ тѣ выгоды, которыя Вы будете имѣть отъ нашего предложенія, а именно, прежде всего Вы обезпечиваете себя на долгое время большимъ количествомъ бумаги и можете спокойно относиться

къ тому кризису, который сейчасъ переживается бумажнымъ рынкомъ и въ особенности альбомными цвѣтными бумагами, которыхъ на рынкѣ сейчасъ ни по какой цѣнѣ не имѣется, а во-вторыхъ, Вы имѣете опредѣленную цѣну и не переплатите громадныхъ излишковъ, вслѣдствіе почти каждодневнаго измѣненія цѣнъ на бумагу.

Такъ какъ кладовую, въ которой находится предлагаемая Вамъ бумага, мы вслѣдствіе окончанія срока контракта должны очистить къ 1-му Сентября с. г., то мы покорнѣйше просимъ Васъ дать намъ отвѣтъ на этой же недѣлѣ, дабы мы могли знать, что намъ предпринять въ дальнѣйшемъ.

Отъ 29 августа:

Ссылаясь на письма наши отъ 12-го и 20-го сего мѣсяца, а также и на наши личные переговоры съ глубокоуважаемымъ Сергѣемъ Петровичемъ Лосевымъ, какъ завѣдующимъ дѣлами Общаго Съѣзда, настоящимъ подтверждаемъ нижеслѣдующее:

1. Имѣющійся у насъ запасъ Билетной Филигранной бумаги въ количествѣ одной тысячи девяти сотъ двѣнадцати стопъ, мы складываемъ въ предоставленное Вами намъ безвозмездно помѣщеніе, за свой рискъ и страхъ, и будемъ отпускать Вамъ по Вашимъ требованіямъ въ любомъ потребномъ для Васъ количествѣ.

2. Платежъ за взятую Вами бумагу просимъ производить въ Азовско-Донской Коммерческій Банкъ, взносомъ суммъ на имя Акц. О-ва Мирковской Писчебумажной Фабрики, имѣющей счетъ въ Московскомъ Отдѣленіи вышесказаннаго Банка.

3. Цѣна за бумагу остается прежняя, то есть, по *шестнадцати рублей 20 копѣекъ* за стопу нетто, съ доставкою въ типографію Общаго Съѣзда.

4. Указанная въ предыдущемъ § 3-мъ цѣна на все время военнаго времени остается безъ измѣненія, но въ случаѣ, если по окончаніи войны произойдутъ на бумажномъ рынкѣ измѣненія въ цѣнахъ, то обстоятельство это должно быть учтено и цѣна измѣнена согласно положенія бумажнаго рынка.

5. Срокъ израсходованія указаннаго въ § 1-мъ количества не опредѣляется, но если употребляемая Общимъ Съѣздомъ простая билетная бумага, ввиду все увеличивающихся на рынкѣ цѣнъ на бумаги, дойдетъ до цѣны нашей филигранной бумаги, указанной въ § 3-мъ, то Общій Съѣздъ долженъ будетъ отдать тогда преимущество нашей филигранной бумагѣ и расходовать только ее одну.

Вмѣстѣ съ этимъ С. П. Лосевъ пояснилъ, что будучи освѣдомленъ

изъ повседневной печати о значительныхъ затрудненіяхъ, переживаемыхъ бумажнымъ рынкомъ, и всемѣрно озабочиваясь обезпеченіемъ въ достаточной мѣрѣ бумагою, потребною для изготовленія бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ, онъ тогда-же, предвидя неблагопріятные результаты конкурренціи на поставку альбомной бумаги, нанялъ за 300 руб. въ годъ помѣщеніе, въ которое и былъ сложенъ весь имѣющійся у Мирковской писчебумажной фабрики запасъ филигранной бумаги.

При послѣдовавшемъ затѣмъ обмѣнѣ мнѣніями по существу вопроса, Коммиссія, прежде всего, считала необходимымъ выяснить, на какое именно время дороги могли-бы считать себя обезпеченными бумагою, въ случаѣ пріобрѣтенія у Мирковской писчебумажной фабрики, всего имѣющагося у ней запаса, въ количествѣ 1912 стопъ. Завѣдывающій Билетнымъ Отдѣломъ, К. Н. Іонасъ, пояснилъ, что по заявленію Мирковской фабрики, въ числѣ упомянутыхъ выше 1912 стопъ бумаги имѣется синей—309 ст., зеленой—900 ст. и песочной—703 ст.; означенное количество бумаги, при условіи годовой потребности дорогъ на бланковые пассажирскіе билеты, не превышающей 12—15 милліоновъ штукъ, вполнѣ обезпечитъ желѣзныя дороги билетами III класса на одинъ годъ, а билетами II и I классовъ на срокъ нѣсколько большій, но при этомъ К. Н. Іонасъ отмѣтилъ, что филигранной бумаги бѣлаго цвѣта, потребной для печатанія билетовъ IV класса, вовсе не имѣется.

Коммиссія, принявъ означенное заявленіе Завѣдывающаго билетнаго отдѣла къ свѣдѣнію, перешла къ разсмотрѣнію каждаго изъ перечисленныхъ выше 3-хъ предложеній въ отдѣльности, при чемъ были высказаны слѣдующія соображенія:

1) Принимая во вниманіе, что Товарищество Кувшинова можетъ доставлять въ настоящее время лишь бумагу безъ водяныхъ знаковъ, Коммиссія признаетъ таковое предложеніе не пріемлемымъ, внѣ всякой зависимости отъ заявленной цѣны.

2) Имѣя въ виду, что Товарищество К. П. Печаткина, предлагая бумагу по значительно повышенной цѣнѣ—18 руб. за стопу, въ то же время слагаетъ съ себя всякую отвѣтственность въ исполненіи заказа и при этомъ не гарантируетъ постоянства цвѣта окраски бумаги, Коммиссія считаетъ таковое предложеніе не отвѣчающимъ интересамъ жел. дорогъ, тѣмъ болѣе, что и цѣна фиксирована лишь въ теченіе мѣсяца со дня подачи заявленія, т. е. по 5 ноября с. г.

При этомъ членъ Коммиссіи, А. И. Синдѣевъ, только что вернувшійся изъ служебной командировки по дѣлу разслѣдованія злоупотребленій по поддѣлкѣ пассажирскихъ билетовъ, заявилъ, что онъ только могъ лишній разъ убѣдиться, насколько неизмѣняемость цвѣта билетовъ

является на практикѣ существеннымъ обстоятельствомъ въ огражденіи интересовъ желѣзныхъ дорогъ отъ поддѣлокъ пассажирскихъ билетовъ и, по мнѣнію названнаго представителя, для дорогъ несравненно выгоднѣе заплатить нѣсколько дороже за бумагу, но лишь-бы достигнуть сохраненія цвѣтовъ окраски билетовъ.

Кромѣ сего, ссылаясь на труды Коммиссіи, имѣвшей мѣсто въ 1909 и 1910 г.г., подъ предсѣдательствомъ В. А. Сафьянникова, А. И. Синдѣевъ указалъ, что для затрудненія поддѣлокъ поясныхъ билетовъ является существенно необходимымъ печатать ихъ на лучшей бумагѣ опредѣливъ вѣсъ ея не менѣе 70 ф. въ стопѣ и 50% содержанія тряпья, при непремѣнномъ условіи нахожденія водяныхъ знаковъ Эгутера.

3) Обращаясь затѣмъ къ заявленію Мирковской писчебумажной фабрики, предложившей по нынѣшнимъ цѣнамъ за умѣренную плату уже сработанную бумагу, высокаго качества, съ содержаніемъ до 50% тряпья и окрашенную въ установленные цвѣта, Коммиссія единогласно высказалась за пріобрѣтеніе этой бумаги. Имѣя-же однако, въ виду, что предложеніе этой фирмы отъ августа мѣсяца, и слѣдовательно предложенныя ею условія могли нѣсколько измѣниться, Коммиссія просила Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда взять на себя трудъ лично переговорить съ представителемъ Мирковской писчебумажной фабрики и о результатѣ переговоровъ поставить въ извѣстность Коммиссію въ слѣдующемъ засѣданіи.

Въ засѣданіи Коммиссіи 6 ноября, Завѣдывающимъ дѣлами Общаго Съѣзда было оглашено полученное имъ отъ представителя Мирковской фабрики П. Л. Куксина заявленіе, отъ 5 ноября т. г., слѣдующаго содержанія:

Ссылаясь на письма наши отъ 12, 20 и 29 августа сего года и устно происходившіе между нами переговоры, мы принуждены, въ настоящее время въ силу сложившихся особыхъ обстоятельствъ на бумажномъ рынкѣ, покорнѣйше просить Васъ видоизмѣнить наше предложеніе (такъ какъ оно до сего числа не было оффиціально подтверждено Вами и оформлено) на слѣдующее:

а) Мы согласны оставить въ силѣ назначенную нами цѣну, но при покорнѣйшей просьбѣ принять отъ насъ сразу весь имѣющійся запасъ и единовременной уплатѣ за все количество наличными деньгами.

б) Если же Вамъ желательно будетъ принять бумагу на срокъ, то срокъ этотъ чтобы былъ не болѣе 12-ти мѣсяцевъ, но по цѣнѣ уже двадцать два рубля за стопу.

Настоящее наше новое предложеніе сохраняемъ въ силѣ въ тече-

ніи семи дней отъ сего числа, въ каковой срокъ и просимъ Васъ дать намъ Вашъ отвѣтъ.

Приглашенный засимъ въ засѣданіе Коммиссіи представитель названной фирмы, П. Л. Куксинъ, заявилъ, что, несмотря на ежедневно возрастающую рыночную цѣну на бумагу, достигшую на филигранную бумагу не менѣе 25 руб. за стопу, онъ, тѣмъ не менѣе, отъ ранѣе заявленной имъ цѣны по 16 руб. 20 коп. за стопу не отказывается и лишь проситъ пойти ему навстрѣчу въ смыслѣ единовременнаго пріема всей партіи бумаги, съ уплатою за нее всей суммы денегъ полностью.

Засимъ Коммиссія, единогласно признавъ послѣднее предложеніе Мирковской писчебумажной фабрики, отъ 5 ноября с/г. пріемлемымъ и отвѣчающимъ интересамъ желѣзныхъ дорогъ, полагала:

1) пріобрѣсти у названной фабрики весь имѣющійся у ней запасъ филигранной бумаги, въ количествѣ 1912 стопъ, по цѣнѣ 16 руб. 20 коп. за стопу, всего-же на сумму 30974 руб. 40 коп.

2) Исходя изъ смысла изложенныхъ въ письмѣ къ Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 20 декабря 1913 г. за № 25998, указаній г. помощника Управляющаго Эксплоатаціоннымъ Отдѣломъ Управленія желѣзныхъ дорогъ о томъ, что расходованіе, по прямому назначенію, смѣтныхъ по Общему Съѣзду суммъ, одобренныхъ въ установленномъ порядкѣ, не требуетъ предварительнаго утвержденія Управленія желѣзныхъ дорогъ, которому, по одобреніи Общимъ Съѣздомъ расхода, отчетъ о семъ представляется для свѣдѣнія, упомянутую сумму 30974 р. 40 к., необходимую для расчета съ Мирковской фабрикой, если бы на пріобрѣтеніе бумаги послѣдовало согласіе Общаго Съѣзда, отнести: а) въ размѣрѣ 26 тысячъ на ожидаемый остатокъ суммъ отъ аванса, отпущеннаго по смѣтѣ Общаго Съѣзда въ 1915 г. на заготовку бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ (авансъ на этотъ предметъ разрѣшенъ въ размѣрѣ 130000 руб., но сборъ съ дорогъ произведенъ въ суммѣ 80000 руб., каковою и предполагается ограничить расходъ на заготовку бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ въ 1915 г.) и б) остальную сумму 4974 р. 40 к. временно позаимствовать изъ переходящихъ суммъ по Общему Съѣзду, съ тѣмъ, однако, чтобы эта сумма была затѣмъ покрыта изъ аванса, который будетъ предвидѣнъ по смѣтѣ Общаго Съѣзда на заготовку бланковыхъ пассажирскихъ билетовъ въ 1916 году.

3) Имѣя въ виду, что предложеніе Мирковской фабрики, отъ 5 сего ноября, сохраняетъ силу лишь въ теченіе 7-ми дней, со дня подачи означенною фабрикою заявленія, т. е. дѣйствительно только до 12-го числа того-же ноября, ходатайствовать передъ Общимъ Съѣздомъ о предоставленіи Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда уполномочія на

увѣдомленіе до истеченія указаннаго выше срока Представителя Мирковской фабрики, П. Л. Куксина, о согласіи Общаго Съѣзда на пріобрѣтеніе упомянутой бумаги на предложенныхъ условіяхъ.

4) О сдачѣ Мирковскою фабрикою, съ одной стороны, и о пріемѣ Общимъ Съѣздомъ, съ другой стороны, всей имѣющей оказаться въ наличности бумаги долженъ быть составленъ актъ, съ указаніемъ въ немъ количествъ бумаги каждаго цвѣта въ отдѣльности. Актъ этотъ долженъ быть подписанъ представителемъ Мирковской писчебумажной фабрики и Завѣдывающимъ Билетнымъ Отдѣломъ при Общемъ Съѣздѣ.

О таковыхъ заключеніяхъ Комиссіи представлять CXLVI Общему Съѣзду.

Приложеніе № 4.

Общія свѣдѣнія

о дѣятельности Типографіи Общаго Съѣзда за время съ 15 ноября 1914 г. по 1 января 1916 г., и о расходахъ по содержанію ея, независимо отъ расхода по оборудованію [1]).

Расходъ по Типографіи, падающій на вышеуказанный періодъ, выразился цифрой *28.374 р. 53* к., а именно:

а) квартирный расходъ	5.243 р.	60 к.
б) содержаніе служащихъ	3.594 „	32 „
в) „ „ рабочихъ	14.746 „	79 „
г) матеріальные и хозяйств. расходы	4.789 „	82 „
	28.374 р.	53 к

Всего же за означенный періодъ Типографіей изготовлено и выслано дорогамъ билетовъ *10.986.561 шт.*

При сопоставленіи расхода съ количествомъ билетовъ себѣ стоимость 1000 шт. опредѣлилась въ 2 р. 59 к., что противъ цѣны (2 р. 13 к. Типографіи Кене и К° будетъ дороже на 46 коп.

Если же изъ расхода исключить 2.253 р. 69 к., являющихся в видѣ прибыли только за печать изготовленныхъ по спеціальнымъ зака замъ разрѣзныхъ билетовъ для Подольской и Кольчугинской ж. д. купонныхъ книжекъ для Закавказскихъ и Ташкентской ж. д., то себѣ стоимость 1000 шт. билетовъ понизится до 2 р. 38 к. и будетъ дорож цѣны Кене только на 25 к.

Разсматривая эти данныя въ связи съ неблагопріятно сложившимися для Типографіи обстоятельствами, выразившимися главнымъ образомъ въ сокращеніи требованій на билеты, почти вдвое противъ прошлаг года, а также въ непомѣрномъ вздорожаніи цѣнъ на всѣ матеріалы предметы, необходимые въ типографскомъ дѣлѣ, каковое вздорожаніе противъ 1913 г. и первой половины 1914 г., достигло въ 1915 г. д 150% и болѣе: (краски, свинецъ, олово, регулюсъ, гартъ, к. уголь дрова, укупорочные матеріалы и проч.), и, наконецъ, въ необходимост

[1]) 5470 р. 58 коп.

увеличенія содержанія служащимъ и рабочимъ по случаю вздорожанія жизни, въ видѣ наградныхъ и пособій, въ общемъ на 1860 р. 83 коп., увеличившихъ себѣ стоимость 1000 шт. билетовъ на 17 коп.,—можно сказать, не впадая въ крайность, что; при исключеніи этого непредвидѣннаго расхода и при нормальныхъ цѣнахъ на матеріалы, расходъ по Типографіи былъ бы по крайней мѣрѣ на 20% меньше, въ соотвѣтствіи съ чѣмъ была бы ниже и себѣ стоимость билетовъ, каковая въ такомъ случаѣ не превышали бы 1 р. 70 коп.

Вопросъ 30. Объ измѣненіи Положеній о Петроградской и Московской городскихъ станціяхъ Рязанско-Уральской ж. д.

Правленіе Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги, ссылаясь на затрудненія въ гужевой перевозкѣ грузовъ, возбудило передъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ ходатайство объ измѣненіи Положеній о Петроградской и Московской городскихъ станціяхъ Рязанско-Уральской желѣзной дороги, въ томъ смыслѣ, что предѣльные сроки сдачи и пріема грузовъ названными городскими станціями съ линейныхъ станцій и обратно увеличиваются для грузовъ большой скорости съ 24 часовъ до 4 сутокъ и для грузовъ малой скорости съ 48 часовъ до 8 сутокъ.

Увѣдомляя о семъ и принимая во вниманіе, что возбужденный Правленіемъ Общества Рязанско-Уральской желѣзной дороги вопросъ имѣетъ общее значеніе, такъ какъ въ Петроградѣ и Москвѣ расположено большое количество городскихъ станцій, какъ частныхъ, такъ и казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Эксплоатаціонный Отдѣлъ внесъ настоящій вопросъ на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда (цирк. 6/II 1916 г. № 111/436).

Справка. Тѣ же сроки—24 часа и 48 часовъ установлены и Положеніями о городскихъ станціяхъ: С.-Западныхъ и М.-В.-Рыбинской дорогъ въ Петроградѣ и Владикавказской, Московско-Казанской, М.-К.-Воронежской, М.-В.-Рыбинской и Юго-Восточныхъ—въ Москвѣ.

Общій Съѣздъ, находя, что въ виду испытываемыхъ нынѣ городскими станціями въ Петроградѣ и Москвѣ затрудненій въ перевозкѣ грузовъ съ линейныхъ станцій на городскія и обратно, является дѣйствительная необходимость, для огражденія дорогъ отъ отвѣтственности за просрочку, въ доставкѣ грузовъ, увеличить предѣльные сроки, установленные Положеніями о сихъ станціяхъ, **положилъ** изъявить согласіе на увеличеніе установленныхъ для всѣхъ городскихъ станцій въ Петроградѣ и Москвѣ сроковъ сдачи и пріема грузовъ сими городскими станціями съ линейныхъ станцій и обратно: для грузовъ большой скорости до 4 сутокъ и для грузовъ малой скорости до 8 сутокъ, съ тѣмъ, чтобы такое измѣненіе Положенія указанныхъ станцій касалось отношеній городскихъ станцій къ публикѣ, но не измѣняло дѣйствующихъ отношеній городскихъ и желѣзнодорожныхъ станцій между собою.

Вопросъ 31. О включеніи линіи Наманганъ-Джалалъ-Абадъ съ вѣтвями Ферганской ж. д. въ прямое товарное съ дорогами сѣти сообщеніе.

Правленіе Общества Ферганской жел. дороги, въ виду предстоящаго въ скоромъ времени открытія правильнаго движенія на вновь сооруженной линіи Наманганъ-Джалалъ-Абадъ съ вѣтвями названной дороги, просило внести на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда вопросъ о включеніи означенной линіи Ферганской жел. дор. въ прямое грузовое съ дорогами сѣти сообщеніе черезъ станціи Андижанъ Средне Азіатской и Наманганъ Ферганской желѣзныхъ дорогъ на общихъ основаніяхъ, но при условіи разсчета провозныхъ платъ съ переломомъ, причемъ при слѣдованіи груза съ дорогъ сѣти на линію Наманганъ-Джалалъ-Абадъ будетъ примѣняться отдѣльно, за часть слѣдованія груза по общей сѣти—общій тарифъ, а за протяженіе линіи Наманганъ-Джалалъ-Абадъ—тарифъ Ферганской дороги, опубликованный въ № 2262 Сборника Тарифовъ (тарифъ № 7681), при слѣдованіи же груза въ обратномъ направленіи, Ферганская дорога будетъ завѣрять причитающуюся ей плату штемпелемъ.

Къ сему Правленіе присовокупило, что кратчайшія разстоянія не разсылаются въ виду того, что таковыя опредѣляются путемъ сложенія разстояній Средне-Азіатской жел. дороги съ разстояніями линій Ферганской дороги (цирк. 6/II 1916 г. № 110/435).

Справка.

I. Согласно § 14 Отд. II Тарифа № 7681 (тар. Ферганской ж. д.) разсчетъ провозныхъ платъ по перевозкамъ грузовъ большой и малой скорости въ прямомъ сообщеніи производится отдѣльно за протяженіе перевозки по Ферганской жел. дорогѣ по настоящему тарифу и отдѣльно за остальное протяженіе перевозки по дорогамъ рельсовой сѣти.

II. Таблица разстояній вѣтви Наманганъ-Джелалъ-Абадъ опубликована въ № 2389 Сборника тарифовъ, отъ 16/X 914 г.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, не встрѣчая препятствій къ удовлетворенію ходатайства Правленія Общества Ферганской жел. дор., положилъ: изъявить согласіе на включеніе линіи Наманганъ-Джалалъ-Абадъ съ вѣтвями Ферганской жел. дороги—въ прямое грузовое съ дорогами сѣти сообщеніе черезъ станціи Андижанъ Средне-Азіатской и Наманганъ Ферганской желѣзныхъ дорогъ—на общихъ основаніяхъ, но при условіи

разсчета провозныхъ платъ съ переломомъ, причемъ при слѣдованіи груза съ дорогъ сѣти на линію Наманганъ-Джалалъ-Абадъ будетъ примѣняться отдѣльно, за часть слѣдованія груза по общей сѣти—общій тарифъ, а за протяженіе линіи Наманганъ-Джалалъ-Абадъ—тарифъ Ферганской дороги, опубликованный въ № 2262 Сборника Тарифовъ (тарифъ № 7681),—при слѣдованіи же груза въ обратномъ направленіи—Ферганская дор. будетъ завѣрять причитающуюся ей плату штемпелемъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 32. О разрѣшеніи Акціонерному Обществу содѣйствія развитію русскихъ лѣчебныхъ мѣстъ продажи въ особыхъ конторахъ желѣзнодорожныхъ билетовъ и купонныхъ книжекъ круговыхъ поѣздокъ за коммиссіонное вознагражденіе и о разрѣшеніи отправлять черезъ тѣ же конторы товаръ-багажъ маловѣсными посылками

Настоящій вопросъ внесенъ на обсужденіе Общаго Съѣзда отношеніемъ Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія ж. д. отъ 29 января сего года за № 1673, вслѣдствіе двухъ заявленій учредителей „Акціонернаго Общества содѣйствія развитію русскихъ лечебныхъ мѣстъ“ проф. С. І. Залѣсскаго и князя К. В. Кекуатова отъ 15 января с. г.

Въ прошеніяхъ этихъ изложено слѣдующее:

Основнымъ вопросомъ въ дѣлѣ развитія русскихъ лечебныхъ мѣстъ является вопросъ о путяхъ сообщенія къ курортамъ, объ удобствахъ передвиженія для пассажировъ и объ установленіи правильнаго освѣдомленія публики о нашихъ отечественныхъ лечебныхъ мѣстахъ.

Эти задачи ставятся учреждаемымъ Обществомъ въ первую очередь и онѣ предположены къ осуществленію немедленно, дабы использовать предстоящій сезонъ.

Съ этою цѣлью намѣчено устройство особыхъ конторъ,—первоначально въ Петроградѣ и Москвѣ, а затѣмъ въ другихъ городахъ—Курскѣ, Харьковѣ, Кіевѣ, Одессѣ, Симферополѣ, Севастополѣ, Ростовѣ-на-Дону на ст. Минеральныя Воды и въ другихъ крупныхъ центрахъ; въ задачи этихъ конторъ должна входить продажа билетовъ для проѣзда по жел. дорогамъ, сообщеніе пассажирамъ всѣхъ необходимыхъ справочныхъ свѣдѣній о русскихъ курортахъ, устройство соглашеній о наймѣ помѣщеній и о пансіонѣ въ избранныхъ курортахъ, перевозка багажа и доставка пассажировъ отъ ст. желѣзныхъ дорогъ до курортовъ.

Такъ какъ въ задачи Общества входитъ использованіе существующихъ курортовъ и устройство новыхъ, по европейскаму образцу, въ избранныхъ мѣстахъ: Крыма, Кавказа, Средней Россіи, Поволжья и Сибири, то въ раіонъ лечебныхъ мѣстъ входитъ сѣть дорогъ Имперіи.

При условіи привлеченія къ дѣлу лучшихъ медицинскихъ силъ и общественныхъ и государственныхъ дѣятелей, созданіе лучшихъ условій леченія и отдыха въ пяти намѣченныхъ пунктахъ, впослѣдствіи и самое устройство образцовыхъ курортовъ должны повести къ поднятію значенія русскихъ лечебныхъ мѣстъ, оживленію движенія и къ сохраненію сотенъ милліоновъ рублей внутри страны не только въ тяжелое время войны, но и по окончаніи ея.

Правительство, устами его представителей на бывшемъ въ январѣ 1915 года Всероссійскомъ Съѣздѣ по улучшенію отечественныхъ лечебныхъ мѣстъ и въ рядѣ конкретныхъ мѣръ, высказало твердое намѣреніе поставить наши курорты на соотвѣтствующую ихъ дѣйствительному значенію высоту, какъ улучшеніемъ ихъ, такъ и матеріальною помощью городамъ, земствамъ и частной иниціативѣ въ этомъ дѣлѣ.

Къ этому нужно присоединить, что оживленіе съѣзда на курорты не связано съ количествомъ только нуждающихся въ леченіи,—оно, какъ показалъ опытъ, ведетъ къ оживленію движенія вообще, такъ какъ на курорты пріѣзжаютъ отъ 70 до 80% здоровыхъ.

Полагая, по этимъ основаніямъ, что намѣченныя мѣры направлены къ осуществленію задачъ общегосударственнаго значенія и должны послужить какъ къ пользѣ желѣзнодорожнаго движенія, такъ и къ пользѣ нашихъ лечебныхъ мѣстъ, вышеуказанныя лица просили объ оказаніи имъ содѣйствія къ осуществленію намѣченныхъ мѣръ путемъ 1) разрѣшенія продажи въ Петроградѣ, и Москвѣ, а затѣмъ и въ другихъ городахъ, билетовъ по желѣзнымъ дорогамъ Имперіи и продажи купонныхъ книжекъ круговыхъ поѣздокъ за особое коммиссіонное вознагражденіе и 2) разрѣшенія во всѣхъ безъ исключенія пассажирскихъ поѣздахъ разныхъ наименованій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ отправлять товаромъ-багажемъ не болѣе 2—3 корзинъ съ маловѣсными посылками, а также отправлять ихъ и въ товарныхъ поѣздахъ ускоренныхъ, по тарифу малой скорости, по всей сѣти казенныхъ желѣзныхъ дорогъ.

При условіи благопріятнаго разрѣшенія этого ходатайства, означенная продажа билетовъ и пріемъ посылокъ будетъ совершаться въ особыхъ конторахъ, въ которыхъ будутъ сосредоточены всѣ справочныя свѣдѣнія о русскихъ курортахъ и климатическихъ мѣстахъ, о качествѣ источниковъ, грязей, водъ и ихъ значеніи, о помѣщеніяхъ, гостинницахъ, стоимости найма, содержанія, условіяхъ жизни и проч., а также вся справочная часть относительно желѣзнодорожнаго, пароходнаго, автомобильнаго и шоссейнаго сообщенія, о перевозкѣ багажа и проч.

Въ виду того, что организація на русскихъ желѣзныхъ дорогахъ рекламъ и усовершенствованіе городскихъ станцій жел. дорогъ примѣнительно къ ознакомленію публики съ отечественными лечебными мѣстностями въ настоящее время признается осуществимымъ силами дорогъ, кн. Кекуатовъ и проф. Залѣсскій заявили, что, въ виду сложности и новизны задачи, предлагаемое ими начинаніе не является конкурирующимъ съ задачами дорогъ,—оно, можетъ быть, явится первымъ шагомъ частной русской иниціативы къ осуществленію дорогами этой

большой задачи и опытомъ, на которомъ дороги могутъ построить свои дальнѣйшіе шаги.

(Цирк. Завѣд. дѣлами Общаго Съѣзда отъ 3 февраля 1916 г., № 102/406).

Сужденія Общаго Съѣзда.

По докладѣ изложеннаго былъ поставленъ вопросъ—существуетъ-ли уже „Акціонерное Общество содѣйствія развитію русскихъ лечебныхъ мѣстъ“ или же таковое лишь предполагается къ открытію,—на что присутствовавшій въ засѣданіи Съѣзда кн. К. В. Кекуатовъ пояснилъ, что Уставъ этого Общества уже утвержденъ, но что самое Общество, пока еще не функціонируетъ.

Въ виду такого положенія дѣла, предсѣдателемъ Съѣзда М. П. Федоровымъ была сдѣлана оговорка, что въ настоящемъ засѣданіи рѣчь можетъ идти только о тѣхъ условіяхъ, при которыхъ возможно соглашеніе между желѣзными дорогами и будущимъ Обществомъ, и въ случаѣ удовлетворенія Съѣздомъ ходатайства учредителей Общества объ открытіи конторъ для продажи билетовъ и пріема къ отправленію мелкихъ посылокъ, самое открытіе таковыхъ конторъ можетъ послѣдовать только послѣ того, когда Общество будетъ считаться состоявшимся и начнетъ свои дѣйствія; затѣмъ Съѣздъ считалъ необходимымъ выяснить 1) разрѣшается ли Уставомъ Общества открытіе указанныхъ конторъ и 2) чѣмъ будутъ гарантированы интересы публики при продажѣ билетовъ и пріемѣ къ отправленію посылокъ въ этихъ конторахъ.

Князь К. В. Кекуатовъ заявилъ, что Уставомъ Общества, ВЫСОЧАЙШЕ утвержденнымъ 5 декабря 1915 г., предусмотрѣно открытіе конторъ какъ въ Россіи, такъ и за границей, и возможность даже имѣть свой собственный подвижной составъ. Въ учреждаемомъ новомъ Обществѣ будутъ сосредоточиваться всѣ свѣдѣнія о существующихъ уже курортахъ и будутъ рекламироваться новыя мѣста, которыя еще вовсе неизвѣстны или мало извѣстны публикѣ.

При конторахъ Общества предполагается устройство особыхъ залъ, въ которыхъ будутъ выставлены различные фотографическіе снимки мѣстностей и курортныхъ помѣщеній, и будутъ даваться свѣдѣнія относительно маршрутовъ проѣзда.

Для болѣе успѣшнаго выполненія своей задачи—содѣйствія развитію русскихъ лѣчебныхъ мѣстъ,—въ интересахъ своихъ будущихъ клiентовъ, учредителями Общества и возбуждено передъ желѣзными дорогами настоящее ходатайство, причемъ Общество не проситъ никакихъ для себя льготъ по продажѣ билетовъ и заранѣе согласно на всѣ условія, какія могутъ быть поставлены жел. дорогами, и, съ своей сто-

роны, приметъ на себя всѣ обязательства, при пріемѣ посылокъ, передъ ихъ владѣльцами, какія въ подобномъ случаѣ предусмотрѣны закономъ (т. X Свод. Зак.),—какъ всякое транспортное Общество.

Самый способъ отправленія посылокъ предполагается въ слѣдующемъ видѣ: отдѣльныя маловѣсныя посылки будутъ сложены въ особые ящики, мѣшки или корзины и будутъ сдаваться на жел. дорогу отъ имени Общества.

Проф. С. І. Залѣсскій высказалъ, что идея поднять и поставить на должную высоту русскія лечебныя мѣста, явилась, какъ извѣстно, результатомъ теперешней войны. Больные, обычно посѣщавшіе заграничные курорты, волей неволей должны нынѣ обратить вниманіе на русскія лечебныя мѣста, которыя являются далеко не устроенными.

Для разрѣшенія этой задачи въ прошломъ году созывались особые съѣзды объ улучшеніи курортовъ, были привлечены силы общественныя, государственныя и частныя для того, чтобы помочь этому дѣлу. Онъ, проф. Залѣсскій, какъ спеціалистъ по курортному дѣлу, принималъ участіе въ этихъ съѣздахъ вмѣстѣ съ кн. Кекуатовымъ, и они пришли къ убѣжденію, что одной изъ самыхъ безотлагательныхъ потребностей является созданіе такихъ частныхъ акціонерныхъ Обществъ, которыя бы взяли это дѣло въ свои руки, подобно тому, какъ это съ успѣхомъ существуетъ за-границей.

Для того, чтобы сразу же поставить учреждаемое ими Акціонерное Общество на должную высоту, они и желали бы предварительно заручиться всѣмъ тѣмъ, что могло бы способствовать скорѣйшему осуществленію ихъ задачи, въ частности благопріятнаго разрѣшенія настоящаго ихъ ходатайства, такъ какъ снабженіе публики проѣздными билетами и регулярную перевозку именныхъ посылокъ должно отнести къ факторамъ весьма въ курортномъ дѣлѣ серьезнымъ.

Членъ Совѣта представителей казенныхъ жел. дор. В. А. Балашовъ, напомнилъ, что желѣзныя дороги уже сами пришли къ заключенію о необходимости организаціи конторъ или бюро, которыя способствовали бы привлеченію пассажировъ на русскіе курорты и давали бы возможность ознакомиться съ нашими курортами, но вопросъ этотъ нѣсколько затормазился.

Между тѣмъ, скорѣйшее разрѣшеніе его до окончанія войны чрезвычайно важно въ интересахъ государства. Поэтому, казалось бы, жел. дороги не могутъ не сочувствовать предпріятію, какъ бы осуществляющему ихъ задачу. Тѣмъ не менѣе, предоставляя Обществу продажу билетовъ и пріемъ посылокъ и открывая ему, такимъ образомъ, кредитъ, жел. дороги не могутъ не получить отъ него, въ свою очередь, какихъ-нибудь

солидныхъ гарантій, какъ въ огражденіе интересовъ своихъ, такъ и въ обезпеченіе правъ третьихъ лицъ—пассажировъ, передъ которыми отвѣтственными по закону будутъ все-таки желѣзныя дороги.

При наличности гарантій, соглашеніе, по мнѣнію В. А. Балашова, было бы возможно, но при томъ непремѣнномъ условіи, чтобы фактическая продажа билетовъ происходила въ одномъ мѣстѣ, на станціи, причемъ Общество можетъ всякій разъ предварительно сговориться со станціей по телефону и сдѣлать заказъ на нужныя ему мѣста.

Перейдя къ вопросу о посылкахъ, В. А. Балашовъ высказалъ, что дѣятельность Общества, въ отношеніи суммированія для отправленія мелкихъ посылокъ могла бы быть полезной и для самихъ жел. дорогъ, и онѣ, казалось-бы, могутъ предоставить Акц. О-ву нѣкоторыя въ этомъ отношеніи удобства, но при условіяхъ перевозки посылокъ не во всѣхъ поѣздахъ, а только въ нѣкоторыхъ, опредѣленныхъ, такъ какъ въ виду перегруженности многихъ поѣздовъ такія перевозки окажутся невозможными, и лишь между точно опредѣленными пунктами. При этомъ слѣдовало бы точнѣе договориться относительно документовъ, по которымъ будутъ сдаваться посылки, и условій сдачи вообще.

По вопросу о гарантіи кн. К. В. Кекуатовымъ было заявлено, что Акціонерное О-во готово дать всякую гарантію, какую пожелаютъ жел. дороги, будетъ ли это гарантія какого либо частнаго банка, залогъ и пр.

Предсѣдатель Совѣта представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, заявилъ, что вопросъ о гарантіи не будетъ имѣть такой остроты, если Акціонернымъ Обществомъ, въ отношеніи снабженія посѣтителей курортовъ черезъ упомянутое Общество пассажирскими билетами, будетъ принятъ тотъ порядокъ, который установленъ, напримѣръ, для Сѣвернаго Бюро путешествій.

Въ непосредственной продажѣ прямыхъ билетовъ Акціонерное Общество, по его мнѣнію, не нуждается. Оно можетъ служить лишь посредникомъ между желѣзными дорогами и публикой, покупая билеты на наличныя деньги на подлежащей желѣзнодорожной станціи, съ предварительнымъ ихъ заказомъ, для чего даже особыхъ соглашеній между желѣзными дорогами и Обществомъ не требуется. Вопросъ о семъ разсмотрѣнъ на 141 Общемъ Съѣздѣ и подробно освѣщенъ на стр. 247—248 протокола по вопросу 51-му. Противъ предоставленія Обществу продажи круговыхъ билетовъ возраженій не имѣется. По вопросу же о мелкихъ посылкахъ Ф. О. Магазингъ, соглашаясь съ мнѣніемъ В. А. Балашова, указалъ еще на необходимость предварительной организаціи дѣла съ указаніемъ пунктовъ отправленія и назначенія, маршрутовъ перевозки и

поѣздовъ, причемъ необходимо договориться также о возвратѣ тѣхъ корзинъ или ящиковъ, въ которыхъ Акціонерное Общество предполагаетъ перевозить маловѣсныя посылки.

Представитель Московско-Кіево-Воронежской ж. д., Ю. А. Лэмпицкій, высказалъ, что, если Акціонерное Общество будетъ являться лишь посредникомъ между желѣзными дорогами и публикою по пріобрѣтенію для послѣдней пассажирскихъ билетовъ за наличныя деньги, то при такомъ положеніи, для Общаго Съѣзда, по существу нѣтъ и вопроса, ибо такимъ посредничествомъ можетъ заниматься каждый. Вообще же по существу всего возбужденнаго Акціонернымъ Обществомъ ходатайства Ю. А. Лэмпицкій заявилъ, что, по его мнѣнію, таковое можно разсматривать лишь тогда, когда это Акціонерное Общество будетъ фактически существовать; всѣ же предварительныя по поводу возбужденнаго ходатайства сужденія, казалось бы, преждевременны.

При дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями выяснилось, что учредители Акціонернаго Общества не подготовлены для обсужденія цѣлаго ряда вопросовъ, которые является необходимымъ разрѣшить при детальномъ обсужденіи ихъ ходатайства.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Посему CXLVIII Общій Съѣздъ сдѣлалъ нижеслѣдующее постановленіе: настоящій вопросъ не можетъ быть разсмотрѣнъ, такъ какъ Общество, по ходатайству коего вопросъ внесенъ на Общій Съѣздъ, не является состоявшимся, и предложилъ учредителямъ „Акціонернаго Общества содѣйствія развитію русскихъ лечебныхъ мѣстъ“ кн. К. В. Кекуатову и проф. С. І. Залѣсскому по наступленіи момента, когда оное Общество будетъ считаться состоявшимся, доставить Общему Съѣзду свѣдѣнія для выясненія слѣдующихъ главныхъ вопросовъ:

1. Какія именно гарантіи можетъ представить Акціонерное Общество желѣзнымъ дорогамъ при разрѣшеніи ему продажи пассажирскихъ билетовъ на вышеуказанныхъ основаніяхъ?

2. Между какими пунктами предполагается Обществомъ перевозка мелкихъ посылокъ?

3. Въ сколькихъ поѣздахъ и въ какомъ количествѣ и вѣсѣ предполагается эта перевозка?

и 4. Съ какою скоростью желаетъ Общество перевозить означенныя посылки?

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 33. Объ установленіи общаго порядка для розыска грузовъ, кромѣ эвакуированныхъ, предусмотрѣнныхъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17-го Ноября 1915 г. за № 32322/25274/312.

Правленіе Общества Владикавказской жел. дороги обратилось къ Завѣдывающему дѣлами Общаго Съѣзда съ отношеніемъ отъ 5/6 февраля 1916 г. за № 118/1080 слѣдующаго содержанія:

„Циркуляромъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда № 470/3705 отъ 10/XII – 1915 г. сообщено, что Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ предложеніемъ отъ 27 ноября 1915 г. № 26580 увѣдомилъ, что въ виду новой организаціи и системы въ дѣлѣ розыска багажа и грузовъ, установленной циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 ноября 1915 г. № 32322/25274/312, постановленіе CXLV Общаго Съѣзда, по вопросу 8 программы, касающемуся установленія порядка телеграфныхъ сношеній для розыска груза въ случаѣ продолжительнаго неприбытія его на станцію назначенія и соотвѣтственнаго дополненія § 89 Соглашенія о прямомъ сообщеніи—отпадаетъ и поэтому установленнаго утвержденія не требуетъ.

Въ виду того, что Циркуляръ Управленія желѣзныхъ дорогъ № 32322/25274/312 отъ 17 ноября 1915 г. касается грузовъ эвакуированныхъ и не содержитъ въ себѣ прямыхъ указаній о порядкѣ розыска грузовъ, о которыхъ шла рѣчь на указанномъ выше Общемъ Съѣздѣ, а между тѣмъ установленіе опредѣленнаго порядка очень желательно, и проектированный Общимъ Съѣздомъ порядокъ является цѣлесообразнымъ, Правленіе Общества проситъ внести на обсужденіе Общаго Съѣзда вопросъ объ общемъ порядкѣ для розыска грузовъ, кромѣ эвакуированныхъ, предусмотрѣнныхъ циркуляромъ Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 ноября пр. г.“.

Справка.

CXLV Общій Съѣздъ, по обсужденіи вопроса 8-го программы его занятій, объ установленіи порядка телеграфныхъ сношеній для розыска груза въ случаѣ продолжительнаго неприбытія его на станцію назначенія и о соотвѣтственномъ дополненіи § 89 Соглашенія о прямомъ сообщеніи, положилъ разъяснить желѣзнымъ дорогамъ, что въ случаѣ продолжительнаго неприбытія на станцію назначенія груза, на который получателемъ предъявляются документы, розыскъ такового можетъ, по мѣрѣ возможности, производиться станціею или дорогой назначенія путемъ

посылки запросной телеграммы о семъ грузѣ лишь станціи отправленія; если этотъ грузъ былъ переданъ на сосѣднюю по пути слѣдованія дорогу, то дорога отправленія телеграфируетъ о времени передачи груза,— съ указаніемъ номера передаточной вѣдомости, дорогѣ принявшей, съ сообщеніемъ, что грузъ розыскивается; копія телеграммы адресуется на дорогу назначенія, розыскивающую грузъ, со ссылкою на № запросной телеграммы. Дорога, принявшая грузъ отъ дороги отправленія, если таковой переданъ ею слѣдующей дорогѣ, примѣняетъ такой же порядокъ телеграфнаго сообщенія о семъ, и т. д.

Вышеизложенное постановленіе Общаго Съѣзда было представлено въ установленномъ порядкѣ Эксплоатаціонному Отдѣлу Управленія желѣзныхъ дорогъ, который предложеніемъ отъ 27 ноября мин. года № 26580 сообщилъ отвѣтъ, приведенный выше въ отношеніи Правленія Общества Владикавказской жел. дороги отъ 5/6-го февраля с. г. за № 118/1080.

Что же касается циркуляра Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17-го ноября 1915 г. за № 32322/25274/312, то онъ устанавливаетъ двухмѣсячный срокъ на розыскъ багажа, отправленнаго изъ занятыхъ или угрожаемыхъ непріятелемъ мѣстностей въ періодъ времени съ іюля по ноябрь 1915 г.

Сужденія Общаго Съѣзда.

При разсмотрѣніи этого вопроса, Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ Представителей казенныхъ жел. дорогъ, Ф. О. Магазингъ, пояснилъ, что въ случаѣ неприбытія какихъ-либо грузовъ на станцію назначенія, послѣдняя ставитъ объ этомъ на предъявляемыхъ ей дубликатахъ соотвѣтственные штемпеля.

Ограничиваться, однако-же, лишь этой формальностью и относиться— такъ сказать—безучастно къ дальнѣйшей судьбѣ неприбывшаго груза станція не можетъ и не должна, какъ въ интересѣ грузополучателя, такъ и самихъ желѣзныхъ дорогъ.

Съ одной стороны—станція назначенія обязана удовлетворить получателя, предоставивъ ему всѣ зависящія отъ нея средства къ обнаруженію недоставленнаго груза, а съ другой стороны должна стремиться къ облегченію на будущее время отвѣтственности желѣзной дороги, каковая возникнетъ съ моментомъ утраты или просрочки въ доставкѣ требуемаго груза.

Станція назначенія и руководствуется въ этихъ видахъ порядкомъ, примѣнительно къ §-фу 89 Соглашенія о прямомъ сообщеніи и о производствѣ розысковъ посылаетъ телеграммы, хотя этотъ § касается только случаевъ недостачи грузовыхъ мѣстъ или штукъ.

Необходимо, однако-жъ, болѣе подробно регламентировать порядокъ такихъ розысковъ.

Съ этою цѣлью CXLV Общій Съѣздъ, по обсужденіи вопроса 8-го программы его занятій, и проектировалъ извѣстное, изложенное въ постановленіи сего Съѣзда, разъясненіе, каковое нисколько не противорѣчитъ циркуляру Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 17 ноября 1915 г. за № 32322/25274/312, такъ какъ означенный циркуляръ имѣетъ лишь цѣлью устранить цѣлый рядъ недоразумѣній, возникающихъ при перевозкѣ и розыскѣ багажа, багажа-товара и домашней клади, направляемыхъ изъ занятыхъ или угрожаемыхъ нашествіемъ непріятеля мѣстностей; какихъ-же либо практическихъ указаній на порядокъ розыска неприбывшихъ грузовъ вообще вовсе не содержитъ.

Въ виду этого, по мнѣнію Ф. О. Магазинга, представляется необходимымъ вновь подтвердить постановленіе CXLV Общаго Съѣзда, по вопросу 8-му его программы, и просить о его утвержденіи въ установленномъ порядкѣ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, всецѣло раздѣляя вышеприведенное мнѣніе Ф. О. Магазинга и признавая порядокъ розысковъ, установленный постановленіемъ CXLV Общаго Съѣзда, по вопросу 8-му программы, вполнѣ цѣлесообразнымъ и отвѣчающимъ интересамъ какъ желѣзныхъ дорогъ, такъ и грузополучателей, единогласно **положилъ**: ходатайствовать предъ Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ объ утвержденіи означеннаго постановленія CXLV Общаго Съѣзда по вопр. 8 программы его занятій.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 34. Докладъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по дѣламъ Типографіи.

Въ засѣданіи настоящаго Общаго Съѣзда былъ оглашенъ означенный въ заголовкѣ докладъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда слѣдующаго содержанія:

1) Вслѣдствіе вздорожанія жизни въ Петроградѣ, съ одной стороны, и уменьшенія числа рабочихъ рукъ, по случаю призыва ратниковъ ополченія на военную службу, съ другой—требованія рабочихъ, и въ особенности рабочихъ-спеціалистовъ въ отношеніи заработной платы, какъ извѣстно, чрезвычайно повысились. Поэтому большинство частныхъ предпринимателей, въ томъ числѣ и владѣльцы типографій, вынуждены были для удержанія рабочихъ увеличить имъ плату, въ среднемъ отъ 25 до 40 процентовъ, между тѣмъ, какъ рабочимъ Типографіи Общаго Съѣзда жалованье увеличено не было, а была лишь разрѣшена съ 1-го іюля 1915 г. выдача временнаго добавочнаго, по случаю дороговизны жизни, вознагражденія въ размѣрѣ 5-ти рублей каждому.

Въ зависимости отъ сего, заработокъ рабочихъ въ Типографіи Общаго Съѣзда по сравненію съ другими типографіями оказался въ настоящее время значительно ниже, каковое обстоятельство не могло, конечно, не отразиться на успѣшности работы, такъ какъ рабочіе при первой возможности переходятъ въ другія типографіи на болѣе выгодныя для себя условія, такъ, напримѣръ, трое печатниковъ на американкахъ, получавшіе въ Типографіи Общаго Съѣзда по 55 рублей въ мѣсяцъ, перешли въ одно изъ частныхъ предпріятій на 75 руб. По заявленію Завѣдывающаго Типографіей, Н. М. Силантьева, всѣ приглашаемые имъ печатники, на мѣсто ушедшихъ, требуютъ платы не менѣе 70—75 руб. въ мѣсяцъ.

Очевидно, что если взять новаго печатника на жалованье 70—75 руб. въ мѣсяцъ, то и старые рабочіе печатники потребуютъ того же вознагражденія, или же оставятъ работу.

Несмотря на эти неблагопріятныя условія, тѣмъ не менѣе, является существенно необходимымъ восполнить штатъ рабочихъ въ виду того, что, какъ усматривается изъ приведенной ниже справки, поступленіе въ текущемъ году заказовъ на билеты достигло значительнаго количества, и къ настоящему времени остается въ работѣ приблизительно $2^1/_2$ мил-

ліона билетовъ. Если считать въ среднемъ, что печатникъ (американецъ) отпечатаетъ въ день 8 тысячъ билетовъ, то получимъ, при наличномъ составѣ американцевъ въ 5 человѣкъ, всего 40 тысячъ билетовъ въ день Такимъ образомъ, для болѣе или менѣе успѣшнаго выполненія поступившихъ заказовъ, интенсивность работы въ Типографіи должна быть доведена до крайняго предѣла, чего возможно будетъ достигнуть при наличіи 8-ми американцевъ и производствѣ сверхурочныхъ работъ.

СПРАВКА

о движеніи заказовъ на изготовленіе билетовъ.

На 1-ое января 1916 г. оставалось за Типографіей неисполненныхъ заказовъ на . . . . . 1.162.650 шт.

вновь поступило заказовъ:

за январь на	782.359 шт.	
и за 12 дней февраля	2.026.589 „	
		2.808.948 „
Всего . . .		*3.971.598 шт.*

исполнено Типографіей заказовъ:

за январь на	1.117.135 шт.	
и за 12 дней февраля	528.564 „	
		1.645.699 шт.
затѣмъ остается къ исполненію		2.325.899 „
Всего . . .		*3.971.598 шт.*

Такимъ образомъ, для успѣшнаго выполненія уже поступившихъ заказовъ, считая по средней выработкѣ въ день по 100 тысячъ билетовъ, потребуется имѣть не менѣе 8-ми печатниковъ, при установленіи сверхурочныхъ работъ на болѣе или менѣе продолжительный срокъ, въ зависимости отъ количества поступленія послѣдующихъ заказовъ на билеты.

Означенный вопросъ былъ внесенъ мною на разсмотрѣніе Комиссіи, образованной CXLI Экстреннымъ Общимъ Съѣздомъ, для организаціи

управленія Типографіею при Общемъ Съѣздѣ, которая, въ засѣданіи своемъ 8-го сего февраля, признавъ, по обстоятельствамъ дѣла, дѣйствительно необходимымъ повысить заработокъ рабочихъ въ Типографіи Общаго Съѣзда, вмѣстѣ съ тѣмъ, высказалась въ томъ смыслѣ, что повышеніе это должно быть сдѣлано не путемъ увеличенія основного оклада жалованья, а въ видѣ особаго, временнаго, добавочнаго довольствія.

Въ виду изложеннаго, Комиссія полагала бы, взамѣнъ выдаваемаго въ настоящее время добавочнаго вознагражденія, въ размѣрѣ 5-ти рублей въ мѣсяцъ, назначить рабочимъ Типографіи Общаго Съѣзда добавочное вознагражденіе въ процентномъ отношеніи къ получаемому ими содержанію въ нижеслѣдующемъ размѣрѣ:

Получающимъ въ мѣсяцъ:

до 50 р.	30%
свыше 50 р. „ 100 „	25%
„ 100 „ „ 150 „	20%

Въ составъ содержанія служащихъ, мастеровыхъ и рабочихъ, при исчисленіи добавочнаго содержанія входитъ, между прочимъ, и сдѣльная плата, или плата за сверхурочныя работы, но при этомъ Комиссія полагала бы, при исчисленіи добавочнаго вознагражденія, сдѣльное или за сверхурочныя работы вознагражденіе рабочихъ принимать въ размѣрѣ не свыше пятидесяти процентовъ окладного ихъ содержанія.

Въ заключеніе Комиссія указала, что если Общему Съѣзду угодно будетъ утвердить настоящія ея предположенія, то представится необходимымъ установить въ Типографіи Общаго Съѣзда нормировку работъ.

2) Въ томъ же засѣданіи, Комиссіею была разсмотрѣна и одобрена представленная электротехникомъ В. В. Меньшовымъ смѣта на установку въ Типографіи Общаго Съѣзда новаго электро-мотора мощностью въ 5 лошадиныхъ силъ, всего на сумму 1.270 рублей.

Сущность дѣла заключается въ слѣдующемъ: еще въ декабрѣ 1914 г. при провѣркѣ электротехникомъ В. В. Меньшовымъ дѣйствія электромоторовъ при скоропечатныхъ машинахъ Типографіи Общаго Съѣзда было обращено вниманіе на то, что одинъ изъ означенныхъ моторовъ, обслуживающій машину фабрики „Кенигъ и Бауеръ“, недостаточной мощности, какъ имѣющій лишь $3^1/_2$ силы, и тогда же г. Меньшовымъ было высказано опасеніе, что съ такимъ слабосильнымъ моторомъ машина едва ли сможетъ выполнить нормальную работу.

Указанныя опасенія болѣе чѣмъ оправдались, и въ настоящее время при переходѣ печатанія билетовъ на филигранной болѣе плотной бумагѣ

названный моторъ совершенно отказался отъ работы, и машина бездѣйствуетъ.

Въ виду сего и принимая во вниманіе крайнюю необходимость, въ интересахъ самаго дѣла, по обстоятельствамъ, подробно изложеннымъ по 1-му вопросу, безотлагательно пустить въ ходъ 2-ю скоропечатную машину, имѣю честь испрашивать у настоящаго Общаго Съѣзда разрѣшенія на постановку въ Типографіи Общаго Съѣзда 5-ти-сильнаго мотора на условіяхъ, изъясненныхъ въ приведенной ниже смѣтѣ г. Меньшова.

СМѢТА

В. В. Меньшова отъ 23-го января 1916 г.

Электро-моторъ однофазнаго перемѣннаго тока 110 вольтъ, индукціонный, съ кольцами 5 лошадиныхъ силъ 1.430 обор. въ минуту . . .	Руб.	987
Салазки къ нему	„	48
Пусковой реостатъ, дроссельная катушка и двойной переключатель	„	110
Установка мотора и приспособленіе существующей проводки для даннаго мотора и его пусковыхъ приборовъ, съ прокладкою части новой проводки	„	125
Итого . . .	Руб.	1.270

Условія платежа. Стоимость мотора съ принадлежностями оплачивается при доставкѣ.

Заказъ на моторъ покорнѣйше прошу выдать возможно скорѣе, т. к. моторовъ въ продажѣ имѣется очень мало, и, вѣроятно, недѣли черезъ двѣ ихъ не будетъ совсѣмъ, или цѣна ихъ значительно повысится.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Общій Съѣздъ, заслушавъ докладъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда и соглашаясь съ приведенными въ немъ соображеніями, **постановилъ:**

1) а) назначить временно рабочимъ Типографіи Общаго Съѣзда съ 1-го февраля сего 1916 г. добавочное вознагражденіе въ процент-

номъ отношеніи къ получаемому ими содержанію въ нижеслѣдующем размѣрѣ:

Получающимъ въ мѣсяцъ:

до 50 р. 30%
свыше 50 р. „ 100 „ 25%
„ 100 „ „ 150 „ 20%

отмѣтивъ, вмѣстѣ съ симъ, что въ составъ содержанія рабочихъ, при нимаемаго при исчисленіи добавочнаго имъ вознагражденія, должна вхо дить кромѣ окладного содержанія, также и сдѣльная плата или плата з сверхурочныя работы въ размѣрѣ, однако, не превышающемъ пятидесят процентовъ окладного содержанія и б) одновременно съ назначеніем этого добавочнаго вознагражденія установить въ Типографіи норми ровку работъ, и

2) разрѣшить произвести расходъ, въ суммѣ 1.270 руб., на постановк въ Типографіи Общаго Съѣзда 5-ти-сильнаго мотора, съ отнесеніем этого расхода на счетъ стоимости изготовленія бланковыхъ пассажир скихъ билетовъ.

Вопросъ 35. О сокращеніи вдвое срока безплатнаго храненія и увеличеніи въ четыре раза сбора за храненіе товаро-багажа и грузовъ пассажирской скорости.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препроводивъ, въ копіи, телеграмму Управляющаго Московско-Казанской дороги отъ 3 сего февраля за № 9422/7, внесъ означенный въ заголовкѣ вопросъ на обсужденіе настоящаго Общаго Съѣзда.

Упомянутая телеграмма слѣдующаго содержанія:

Въ связи съ существующимъ ограниченіемъ въ погрузкѣ грузовъ малой и большой скор. на ст. Москва пасс. прибываютъ въ значительномъ количествѣ грузы пассажирской скорости и товаро-багажа. Въ виду слабаго вывоза этихъ грузовъ и стѣсненности ст. Москва пасс.—благоволите распоряженіемъ о введеніи сокращеннаго вдвое срока безплатнаго храненія грузовъ пассажирской скорости и товаро-багажа и объ увеличеніи платы за храненіе таковыхъ въ четыре раза. (Цирк. З. д. О. С. 12 февраля 1916 г. № 118/478).

Справка.

I. Согласно тарифу на перевозку грузовъ съ пассажирскими поѣздами (Общ. Тар. часть V, тар. № 7796; Сб. Тар. № 2383) сборъ за храненіе взимается:

съ грузовъ, отправляемыхъ по вѣсу—по 2 коп. съ мѣста за каждыя сутки,

съ грузовъ, принятыхъ къ отправленію лишь по вѣсу безъ учета отдѣльныхъ мѣстъ,—въ томъ же размѣрѣ, какъ по грузамъ большой и малой скорости (§ 43. Ч. I, Общ. Тар.).

II. По § 7 правилъ перевозки грузовъ съ пассажирскими поѣздами, во всемъ, правилами не предусмотрѣнномъ, перевозки эти подчиняются постановленіямъ ст.ст. 32, 35, 37, 39 и 40 Общаго Устава.

III. По ст. 81[3] Общаго Устава, въ случаяхъ, въ коихъ допускается сокращеніе сроковъ безплатнаго храненія, размѣръ платы за полежалое можетъ быть увеличенъ съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія.

Сужденіе Общаго Съѣзда.

Въ засѣданіи Общаго Съѣзда представитель Московско-Казанской жел. дороги, Г. Г. Кобылинскій, въ дополненіе вышеприведенной телеграммы Управляющаго названною дорогою указалъ, что въ настоящее время перевозки товаро-багажа и грузовъ пассажирской скорости приняли столь значительные размѣры, что установленіе понудительныхъ мѣръ, направленныхъ къ скорѣйшему вывозу этихъ грузовъ получате-

лями, представляется настоятельно необходимымъ. Имѣя въ виду, что предоставленное статьей 81[в] Общ. Уст. Министру Путей Сообщенія право сокращать въ извѣстныхъ случаяхъ сроки безплатнаго храненія, а равно и увеличивать размѣръ платы за храненіе, въ цѣляхъ скорѣйшаго освобожденія станцій назначенія отъ грузовъ большой и малой скорости, практикуется въ настоящее время весьма широко и приводитъ къ желательнымъ результатамъ, Г. Г. Кобылинскій просилъ Общій Съѣздъ возбудить ходатайство объ установленіи той же мѣры и въ отношеніи товаро-багажа и грузовъ пассажирской скорости. Вопросъ этотъ, по мнѣнію Г. Г. Кобылинскаго, имѣетъ общее значеніе для всей сѣти и предлагаемое разрѣшеніе его явилось бы лучшимъ выходомъ изъ создавшагося положенія, если принять во вниманіе, что сокращеніе сроковъ храненія и увеличеніе платы за полежалое носитъ факультативный характеръ какъ въ смыслѣ примѣненія этой мѣры, такъ и размѣра повышенія платы въ зависимости отъ мѣстныхъ условій. Такимъ образомъ, увеличеніе платы за храненіе въ 4 раза для ст. Москва, какъ о томъ ходатайствуетъ Управляющій Московско-Казанской жел. дорогою, можетъ быть разматриваемо какъ максимумъ увеличенія, вызываемый создавшимися тамъ нынѣ условіями, въ другихъ же районахъ, быть можетъ, слѣдуетъ ограничиться лишь двойнымъ или тройнымъ увеличеніемъ этой платы.

Представитель казенныхъ жел. дорогъ Южнаго района, Л. И. Изюмовъ, признавая, что по существу, казалось бы, не должно встрѣтиться возраженій противъ принятія понудительныхъ мѣръ къ скорѣйшему освобожденію станцій отъ прибывшаго товара-багажа и грузовъ пассажирской скорости, считалъ необходимымъ отмѣтить, что при установленіи упомянутыхъ мѣръ въ отношеніи товаро-багажа было бы предпочтительнѣе ограничиться лишь увеличеніемъ платы за его храненіе, не прибѣгая къ сокращенію срока безплатнаго храненія. Въ настоящее время наблюдается значительное количество случаевъ опозданія багажа и сами желѣзныя дороги были поставлены въ необходимость возбудить вопросъ объ удлиненіи предоставленнаго имъ 48 часового льготнаго срока на доставку багажа. Казалось бы, что разъ желѣзнымъ дорогамъ предоставлено право не выдавать багажъ въ теченіе 48 часовъ по востребованіи, то, естественно, что и предоставляемый грузохозяину вдвое меньшій срокъ для пріема багажа безъ уплаты за его храненіе не долженъ быть еще болѣе сокращаемъ. При этомъ сокращеніе срока безплатнаго храненія товаро-багажа, не отвѣчая требованіямъ формальной справедливости, едва ли приведетъ къ желательному результату и въ смыслѣ понудительной мѣры къ скорѣйшему вывозу этого рода грузовъ.

Постановленіе Общаго Съѣзда

По дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса Общій Съѣздъ, соглашаясь съ высказанными мнѣніями и признавая, что установленіе понудительныхъ мѣръ къ скорѣйшему вывозу получателями грузовъ пассажирской скорости вызывается необходимостью и что таковыми мѣрами могутъ служить для всѣхъ грузовъ названной скорости — увеличеніе платы за храненіе, а, въ частности, для грузовъ пассажирской скорости, перевозимыхъ по накладнымъ, кромѣ того и сокращеніе сроковъ безплатнаго ихъ храненія, полагалъ, что какъ примѣненіе означенныхъ мѣръ, такъ и установленіе того или иного размѣра платы за полежалое или сокращеннаго срока безплатнаго храненія, должно носить факультативный характеръ, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, по особымъ ходатайствамъ мѣстныхъ Управленій подлежащихъ дорогъ.

При этомъ Общимъ Съѣздомъ было высказано пожеланіе о томъ, чтобы, въ цѣляхъ скорѣйшаго осуществленія намѣченной мѣры, связанной съ дополненіемъ дѣйствующихъ законоположеній, таковая была проведена въ спѣшномъ порядкѣ, путемъ исходатайствованія у Особаго Совѣщанія для обсужденія и объединенія мѣропріятій по перевозкѣ топлива и продовольственныхъ и военныхъ грузовъ соотвѣтствующаго по сему предмету постановленія.

О таковыхъ своихъ заключеніяхъ **Общій Съѣздъ положилъ** представить Управленію жел. дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 38. Докладъ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по вопросу объ уплатѣ вознагражденія за типографское имущество, реквизированное въ типографіи, торгующей подъ фармою „Вильямъ Кене и К°“, принадлежащей австрійскому подданному Юлію Вольнеру

Типографія Общаго Съѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ до рогъ была оборудована типографскими машинами и другими принад лежностями, реквизированными по распоряженію правительственных властей въ типографіи, торгующей подъ фирмою „Вильямъ Кене и К° принадлежащей австрійскому подданному Ю. Р. Вольнеру, и передан ными Министерствомъ Путей Сообщенія въ распоряженіе Общаго Съѣзд представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ.

Означенное имущество заключало въ себѣ слѣдующіе предметы: дв плоскихъ машины, девять американокъ, одна бостонка, четыре бумаго рѣзательныхъ машины, одна дыропробивательная машина, одна проволоко сшивательная машина, одно стереотипное устройство, девяносто восем автоматическихъ нумераторовъ и четыреста семьдесятъ матрицъ.

При реквизиціи этихъ предметовъ былъ составленъ актъ экспертизы съ указаніемъ степени пониженія стоимости каждаго изъ перечислен ныхъ выше предметовъ противъ первоначальной ихъ стоимости, без установленія, однако, этой послѣдней. (Согласно указаніямъ, даннымъ на сей предметъ Г. Управляющимъ Юридическою Частью Управленія же лѣзныхъ дорогъ).

Нынѣ получено предложеніе Управленія желѣзныхъ дорогъ, адресо ванное въ Общій Съѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорог отъ 8/9 января с. г. за № 640/310, слѣдующаго содержанія:

Управленіе Главнаго Начальника Петроградскаго военнаго округ отношеніемъ отъ 9 мая минувшаго года за № 4767, обратилось въ Упра вленіе желѣзныхъ дорогъ съ просьбою о содѣйствіи уплатѣ вознагра денія за типографское имущество, реквизированное 1-го декабря 1914 у австрійскаго подданнаго Юлія Вольнера.

Принимая во вниманіе, что означенное имущество поступило в распоряженіе Общаго Съѣзда, Управленіе желѣзныхъ дорогъ имѣет честь просить срочно сообщить, какая сумма опредѣлена къ уплат Юлію Вольнеру за реквизированныя у него въ принадлежащей ему т пографіи машины и типографскія принадлежности и когда означенна плата Общимъ Съѣздомъ будетъ произведена.

Представляя о вышеизложенномъ на благоусмотрѣніе настоящаго Общаго Съѣзда, съ своей стороны полагалъ бы для опредѣленія стоимости названнаго имущества образовать оцѣночную Комиссію.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

Принимая во вниманіе, что при реквизиціи означенныхъ выше предметовъ уже былъ составленъ актъ экспертизы, съ указаніемъ въ немъ степени пониженія стоимости каждаго изъ нихъ противъ первоначальной ихъ стоимости, и что, слѣдовательно, остается только установить эту послѣднюю, **Общій Съѣздъ положилъ**: 1) пригласить для сего Ю. Н. Эрлиха какъ представителя отъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ, а отъ казенныхъ желѣзныхъ дорогъ инженера-технолога, по указанію Предсѣдателя Совѣта постоянныхъ представителей сихъ послѣднихъ дорогъ и 2) просить Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, по составленіи оцѣночнаго акта, разослать таковой, для ознакомленія, дорогамъ.

Вопросъ 37. О включеніи Злынковской вѣтви Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ въ прямое товарное и пасажирское съ дорогами сѣти сообщеніе.

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, препроводивъ въ Общій Съѣздъ копію представленія Начальника Полѣсскихъ жел. дорогъ о включеніи Злынковской вѣтви названныхъ дорогъ въ прямое товарное и пассажирское съ дорогами сѣти сообщеніе, внесъ этотъ вопросъ на разсмотрѣніе настоящаго Общаго Съѣзда.

Упомянутое представленіе отъ 27 января с. г. за № 41014 слѣдующаго содержанія:

„Въ виду предстоящаго открытія временнаго движенія по Злынковской вѣтви отъ ст. Злынка до остановочнаго пункта Злынка-Посадъ протяженіемъ 7 вер. 375 с., имѣю честь ходатайствовать предъ Управленіемъ жел. дорогъ о помѣщеніи публикаціи въ Сборникѣ Тарифовъ о томъ, что со дня открытія временнаго движенія названной вѣтви, о чемъ послѣдуетъ особая публикація, будутъ примѣняться по перевозкамъ грузовъ въ мѣстномъ и прямомъ сообщеніяхъ всѣ тѣ тарифы, которые дѣйствуютъ на Полѣсскихъ ж. д., но съ переломомъ разсчета платъ на ст. Злынка; что же касается перевозки пассажировъ на этой вѣтви, то таковая при временномъ движеніи будетъ примѣняться только до ст. Злынка съ разсчетомъ платъ за дѣйствительное разстояніе.

„При этомъ имѣю честь сообщить, что на названной вѣткѣ расположенъ одинъ остановочный пунктъ Злынка-Посадъ, на каковомъ пунктѣ предполагается производить какъ грузовыя, такъ и пассажирскія операціи, но до открытія правильнаго движенія по этой вѣткѣ на означенномъ пунктѣ будутъ производиться всѣ грузовыя операціи, съ разсчетомъ провозныхъ платъ съ переломомъ на ст. Злынка, а пассажирскія операціи по посадкѣ и высадкѣ пассажировъ безъ багажа—въ сообщеніи со ст. Злынка.

„Ко времени же открытія правильнаго движенія будутъ представлены на утвержденіе таблицы дѣйствительныхъ и тарифныхъ разстояній отъ Злынка-Посадъ, какъ до остальныхъ станцій Полѣсскихъ ж. д., такъ равно и до пунктовъ передачи на сосѣднія дороги.

„Вмѣстѣ съ симъ, имѣю честь просить сдѣлать соотвѣтствующее распоряженіе о внесеніи на основаніи § 1 Соглашенія о прямомъ сообщеніи настоящаго вопроса въ программу занятій очередного Общаго Съѣзда“. (Цирк. З. д. О. С. 17 февраля 1916 г. № 123/534).

Общій Съѣздъ изъявилъ согласіе на включеніе вѣтви отъ станціи Злынка до остановочнаго пункта Злынка-Посадъ Полѣсскихъ желѣзныхъ дорогъ въ прямое товарное и пассажирское съ дорогами сѣти сообщеніе, по исполненіи Управленіемъ названныхъ дорогъ постановленій § 1 Соглашенія о прямомъ сообщеніи.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 38. О пріостановленіи на время военныхъ дѣйствій ст. 38-ой Общ. Уст. Рос. жел. дор., разрѣшающей выдачу багажа безъ предъявленія квитанціи.

Управленіе Полѣсскихъ каз. жел. дорогъ, (Коммерческая Служба), отношеніемъ отъ 28 ноября 1915 г. за № 58966 обратилось въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ (по Эксплоатаціонному Отдѣлу), съ ходатайствомъ слѣдующаго содержанія:

„Въ связи съ текущими событіями и недоразумѣніями въ отношеніи засылки и несвоевременнаго прибытія багажа по назначенію, возможенъ слѣдующій случай.

Владѣлецъ багажа, не получивъ такового, заявляетъ претензію объ уплатѣ денегъ съ приложеніемъ багажной квитанціи, и въ тоже время заявляетъ въ Центральное Бюро по розыску грузовъ и въ его филіальныя отдѣленія требованіе о розыскѣ неприбывшаго его багажа.

Заявленная дорогѣ претензія разсматривается ею въ установленномъ порядкѣ и по обслѣдованіи необходимыхъ данныхъ претендателю назначается уплата причитающагося вознагражденія.

Между тѣмъ Бюро по розыску грузовъ въ свою очередь, установивъ мѣстонахожденіе багажа, увѣдомляетъ о семъ его владѣльца.

Въ подобныхъ случаяхъ возможно такое положеніе, что владѣлецъ багажа, получивъ вознагражденіе за неприбывшій багажъ, а затѣмъ увѣдомленіе Бюро по розыску грузовъ о томъ, что багажъ розысканъ, въ цѣляхъ злоупотребленія пожелаетъ одновременно и независимо отъ полученнаго уже вознагражденія получить и самый багажъ.

Основываясь на ст. 38 Общ. Уст. Росс. ж. д. владѣлецъ багажа, выдавъ росписку съ обозначеніемъ всѣхъ признаковъ получаемаго багажа, можетъ получить отъ желѣзной дороги и этотъ послѣдній безъ предъявленія багажной квитанціи.

Въ этихъ случаяхъ необходимо установить, что багажъ отнюдь не выдавался бы владѣльцу безъ предъявленія квитанцій или же выдавался безъ предъявленія багажной квитанціи, но лишь по полученіи письменнаго на то согласія дороги, принявшей претензію, т. е. дороги назначенія или отправленія.

Первое, т. е. полное прекращеніе выдачи багажа безъ предъявленія багажной квитанціи, потребуетъ пріостановленіе дѣйствій ст. 38 Общ. Устава, но ускоритъ самую выдачу, такъ какъ багажевладѣльцы сами позаботятся получить по возможности скорѣе свои багажныя квитанціи

изъ соотвѣтствующихъ Управленій. Второе-же, т. е. предварительное сношеніе до выдачи багажа безъ квитанціи, съ заинтересованными дорогами, вызоветъ значительную потерю времени на взаимныя письменныя сношенія, что лишь задержитъ самую выдачу багажа.

Поэтому является болѣе желательнымъ и цѣлесообразнымъ временно пріостановить дѣйствіе ст. 38 Общ. Уст. по обстоятельствамъ военнаго времени".

Эксплоатаціонный Отдѣлъ Управленія желѣзныхъ дорогъ, находя, что возбуждаемый Полѣсскими жел. дорогами вопросъ затрагиваетъ общіе интересы всѣхъ жел. дорогъ и имѣетъ для нихъ общее значеніе, 12 февраля 1916 г. за № 2762, предложилъ спѣшно внести означенный вопросъ на обсужденіе Общаго Съѣзда (Циркуляръ 17 февраля 1916 г. № 124/535).

Ст. 38 Общ. Уст. Р. ж. д.:

Справка I. „Въ случаѣ утраты багажной квитанціи, багажъ выдается пассажиру только по представленіи имъ доказательствъ принадлежности ему онаго. При этомъ отъ получателя отбирается росписка, въ которой обозначаются всѣ признаки принятыхъ имъ багажныхъ мѣстъ, а также его званіе, имя, отчество, фамилія и мѣстожительство".

Справка II. § 6 правилъ перевозки грузовъ, въ качествѣ багажа, съ пассажирскими поѣздами:

§ 6. Въ случаѣ утраты квитанціи (§ 3) грузъ выдается получателю только по представленіи имъ доказательствъ принадлежности ему онаго. При этомъ отъ получателя отбирается расписка, въ которой обозначаются всѣ признаки принятыхъ имъ мѣстъ, а также его званіе, имя, отчество, фамилія и мѣстожительство.

Утвержденнымъ Министерствомъ Путей Сообщенія заключеніемъ CVII-го Общаго Конвенціоннаго Съѣзда (вопросъ 2), постановлено, что въ случаѣ утери багажной квитанціи на грузъ пассажирской скорости лицомъ, неизвѣстнымъ станціи, дорога, выдавая такой грузъ, должна гарантировать интересы желѣзныхъ дорогъ, независимо порядка, установленнаго §-омъ 6-мъ правилъ, еще требованіемъ представленія залога по стоимости выдаваемаго товаро-багажа, каковой залогъ можетъ быть выдаваемъ лишь по истеченіи общей годовой давности.

Сужденія Общаго Съѣзда. Предсѣдатель Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, находилъ, что пріостановленіе 38 ст. Общ. Уст. на время военныхъ дѣйствій, а именно—разрѣшеніе не выдавать багажъ безъ предъявленія багажныхъ квитанцій,—представляло бы

собою исключительную мѣру, для проведенія которой въ законодательномъ порядкѣ, требовались бы весьма вѣскіе мотивы, основанные на совокупности подходящихъ фактическихъ данныхъ.

Между тѣмъ, Полѣсскими дорогами никакихъ фактическихъ данныхъ не представлено и въ распоряженіи Съѣзда также не имѣется данныхъ, подтверждающихъ необходимость пріостановленія дѣйствія ст. 38 Общ. Устава. Поэтому и предположеніе это является непріемлемымъ.

Съ этимъ мнѣніемъ Общій Съѣздъ согласился.

Далѣе Ф. О. Магазингъ замѣтилъ, что сами Полѣсскія дороги указываютъ другой выходъ, могущій гарантировать желѣзныя дороги отъ возможныхъ злоупотребленій, а именно: предварительныя сношенія до выдачи багажа съ заинтересованными дорогами, и что такой способъ огражденія интересовъ желѣзныхъ дорогъ въ подобнаго рода случаяхъ вполнѣ возможенъ, съ дополненіемъ его лишь указаніемъ на необходимость предварительныхъ сношеній также и съ Центральнымъ Бюро по розыску грузовъ и багажа.

Хотя это вызоветъ нѣкоторую задержку въ выдачѣ багажа, впредь до выясненія результатовъ таковыхъ сношеній, но имѣя въ виду интересы жел. дорогъ, особенно въ настоящее время, вслѣдствіе громаднаго количества перевозокъ багажа изъ эвакуированныхъ и прилегающихъ къ раіону военныхъ дѣйствій мѣстностей, съ такимъ положеніемъ приходится мириться.

Къ изложенному мнѣнію присоединились представители: Московско-Казанской дор., Г. Г. Кобылинскій, и Москоско-Виндаво-Рыбинской д., Н. Б. Ленцнеръ.

Представитель Московскаго раіона казенныхъ дорогъ, В. С. Зелль, заявилъ, что Полѣсскія дороги, не указавъ ни одного конкретнаго случая, чтобы онѣ были введены въ заблужденіе ложнымъ заявленіемъ объ утратѣ багажной квитанціи и понесли убытокъ вслѣдствіе уплаты—независимо выдачи багажа-денежнаго вознагражденія, предусматриваютъ возможность подобныхъ случаевъ лишь въ будущемъ.

Слѣдовательно, выдвинутый Полѣсскими дорогами вопросъ является скорѣе теоретическимъ и едва ли можно предполагать, что бы подобный случай могъ въ дѣйствительности имѣть мѣсто.

Проектируемыя же предварительныя сношенія дороги назначенія съ другими дорогами и съ Центральнымъ Бюро, крайне стѣснятъ публику въ полученіи багажа, заставляя ее ждать результата начатой переписки, во имя какихъ то лишь предполагаемыхъ злоупотребленій, а къ этому—нѣтъ достаточныхъ основаній,—тѣмъ болѣе, что желѣзныя дороги въ надлежащей мѣрѣ обезпечены уже существующимъ порядкомъ

согласно коему, при заявленіи о выдачѣ багажа, безъ приложенія багажной квитанціи, должны быть представлены заявителемъ доказательства принадлежности ему багажа и въ случаѣ выдачи багажа отъ него отбирается росписка.

Если бы, однако, пассажиръ, утаивъ сначала квитанцію и получивъ вещи, впослѣдствіи попытался получить еще и вознагражденіе, коего безъ предъявленія багажной квитанціи не выдадутъ, то, представляя квитанцію, по которой багажъ по соотвѣтственнымъ спискамъ дороги значится уже выданнымъ, онъ тѣмъ самымъ создалъ бы противъ себя улику, навлекъ бы на себя уголовное преслѣдованіе, и его попытка обмануть желѣзную дорогу была бы въ корнѣ пресѣчена.

Признавая, такимъ образомъ, обсуждаемую мѣру совершенно излишней и лишь обременительной для публики, В. С. Зелль полагалъ, ходатайство Полѣсскихъ дорогъ оставить безъ послѣдствій.

Къ этому мнѣнію присоединились нѣкоторые члены Съѣзда.

Въ виду обнаружившагося, такимъ образомъ, разномыслія, Предсѣдательствующимъ, С. П. Лосевымъ, былъ поставленъ на баллотировку вопросъ: слѣдуетъ ли удовлетворить вторую часть предложенія Полѣсскихъ жел. дорогъ, а именно, ввести-ли мѣру, заключающуюся въ томъ, чтобы въ случаѣ заявленія пассажиромъ объ утерѣ багажной квитанціи-выдачѣ багажа предшествовали соотвѣтственныя сношенія съ заинтересованными дорогами, а также съ Центральнымъ Бюро?

При этомъ представители 5 группъ казенныхъ дорогъ, Московско-Казанской и М.-В.-Рыбинской дорогъ, высказалась въ утвердительномъ смыслѣ, а представители частныхъ дорогъ, М.-К.-Воронежской, Рязанско-Уральской, Троицкой, Ферганской и Юго-Восточныхъ, въ отрицательномъ смыслѣ.

Постановленіе Общаго Съѣзда.

О таковомъ разногласіи Общій Съѣздъ **положилъ:** представить Управленію желѣзныхъ дорогъ.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 39. О перевозкѣ почты въ товарныхъ вагонахъ безъ пломбъ дороги отправленія.

Обстоятельства настоящаго дѣла изложены въ нижеслѣдующемъ отношеніи Эксплоатаціоннаго Отдѣла Управленія жел. дорогъ, отъ 18-го февраля 1916 года за № 3263.

Въ маѣ прошлаго года Управленіемъ желѣзныхъ дорогъ былъ установленъ порядокъ отправки почтъ въ товарныхъ вагонахъ, предусматривающій, помимо навѣшиванія почтовыми учрежденіями своихъ плобъ, снабженіе дверныхъ затворовъ подлежащихъ вагоновъ замками почтоваго вѣдомства, примѣнительно къ тому, какъ предусмотрѣно для перевозки таможенныхъ грузовъ.

Означенный порядокъ былъ предложенъ дорогамъ къ руководству циркулярной телеграммой № 1 Д/18226, отъ 13 апрѣля 1915 г. [1]).

Засимъ Почтовое Вѣдомство, ссылаясь на значительность затратъ, вызываемыхъ пріобрѣтеніемъ замковъ, а также и на то, что запломбированные вагоны являются въ достаточной мѣрѣ обезпеченными въ отношеніи сохранности почты, обратилось въ Управленіе желѣзныхъ дорогъ съ просьбой изъять указанное требованіе о снабженіе товарныхъ вагоновъ съ почтовою кладью замками.

Признавая возможнымъ допустить перевозку почты въ товарныхъ вагонахъ безъ замковъ Почтоваго Вѣдомства, Управленіе желѣзныхъ дорогъ обязательное навѣшиваніе замковъ на товарные вагоны съ почтой отмѣнило телеграммою 6 ноября 1915 года за № 53879 [2]).

Нынѣ нѣкоторые дороги отказываютъ въ пріемѣ отъ сосѣднихъ дорогъ товарныхъ вагоновъ съ почтой безъ замковъ, въ виду отсутствія на этихъ вагонахъ пломбъ дороги отправленія.

Вслѣдствіе сего, Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ возбудило вопросъ о безпрепятственномъ пропускѣ вагоновъ съ почтою безъ желѣзнодорожныхъ пломбъ.

Сообщая о семъ, Эксплоатаціонный Отдѣлъ просилъ внести означенный вопросъ на обсужденіе ближайшаго Общаго Конвенціоннаго Съѣзда.

(Циркуляръ Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, отъ 26 февраля 1916 г. № 136/579).

---

[1]) См. справку 1.
[2]) См. справку 2.

Справка 1.

Копія циркулярной телеграммы Управленія жел. дорогъ Начальникамъ, Директорамъ и Управляющимъ дорогъ, отъ 13 мая 1915 года за № 1 Д/18226.

Въ дополненіе циркулярной телеграммы Управленія желѣзныхъ дорогъ отъ 16 апрѣля 1915 г. за № 13882 разъясняется, что за перевозку почты въ товарныхъ вагонахъ, независимо отъ того слѣдуетъ ли она въ дѣйствующую армію или по другому назначенію, должна начисляться плата по $^{1}/_{18}$ коп. съ пуда и версты, причемъ почта въ товарныхъ вагонахъ должна перевозиться за пломбами и замками Почтоваго Вѣдомства, подобно таможеннымъ грузамъ, по составляемымъ на общемъ основаніи накладнымъ, для чего мѣстные органы Почтоваго Вѣдомства будутъ сообщать станціямъ отправленія вѣсъ предъявляемой къ перевозкѣ въ товарныхъ вагонахъ почты въ пудахъ, а также и всѣ другія свѣдѣнія, необходимыя для составленія накладныхъ. Вскрытіе товарнаго вагона какъ для отгрузки почты въ пути, такъ и по другимъ причинамъ, должно производиться въ присутствіи представителя Почтоваго Вѣдомства; при отсутствіи же на данной станціи уполномоченнаго чиновника Почтоваго Вѣдомства, станція, въ случаѣ необходимости вскрытія товарнаго вагона съ почтой, обязана вызвать представителя Почтоваго Вѣдомства изъ ближайшаго почтоваго учрежденія; если же въ теченіе 24-хъ часовъ, послѣ вызова, представитель Почтоваго Вѣдомства не прибудетъ на станцію, товарный вагонъ съ почтою можетъ быть вскрытъ желѣзнодорожными агентами въ присутствіи чина жандармской полиціи.

Справка 2.

Копія телеграммы Управленія желѣзныхъ дорогъ Начальникамъ Директорамъ и Управляющимъ дор., отъ 6 ноября 1915 г № 53879.

Циркулярной телеграммой отъ 13 мая 1916 г. за № 18226 было предложено перевозить почту въ товарныхъ вагонахъ за пломбами и замками Почтоваго Вѣдомства. Нынѣ, въ виду встрѣтившихся со стороны Почтоваго Вѣдомства затрудненій, по соглашенію съ Главнымъ Управленіемъ Почтъ и Телеграфовъ, указанная телеграмма въ отношеніи обязательнаго навѣшиванія замковъ отмѣняется.

Обмѣнявшись мнѣніями по существу обсуждаемаго вопроса, настоящій Общій Съѣздъ призналъ, что отсутствіе на товарныхъ вагонахъ съ почтовою кладью пломбъ дороги отправленія, при наличіи пломбъ Почтоваго Вѣдомства, не должно служить препятствіемъ къ пріему такихъ вагоновъ дорогами на передаточныхъ пунктахъ.

Что же касается отвѣтственности за сохранность перевозимой въ этихъ вагонахъ почтовой клади, то таковая отвѣтственность должна опредѣляться, согласно § 9 Временныхъ правилъ перевозки почтъ по желѣзнымъ дорогамъ.

О таковомъ своемъ заключеніи **Общій Съѣздъ положилъ** представить Министерствомъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

CXLVIII Общій Съѣздъ.
Соединенное засѣданіе Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и по дѣламъ Международныхъ сообщеній 11 марта 1916 года.

Изложеніе дѣла.

Вопросъ 40. Объ объединеніи счетоводства Общихъ Съѣздовъ—Конвенціоннаго, Тарифнаго и по дѣламъ Международныхъ сообщеній.

Настоящій вопросъ былъ первоначально внесенъ на обсужденіе CXLVII Общаго Съѣзда вслѣдствіе отношенія Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ жел. дорогъ, отъ 28 февраля 1915 г. за № 293, въ которомъ Совѣтъ, указывая на значительный бюджетъ Общихъ Съѣздовъ, превысившій въ 1914 году по всѣмъ тремъ Съѣздамъ 1 милліонъ рублей полагалъ цѣлесообразнымъ объединить счетоводство по всѣмъ тремъ Съѣздамъ въ одномъ общемъ Отдѣлѣ.

Для объединенія счетоводства Совѣтомъ были предложены основанія подробно изложенныя въ протоколѣ CXLVII Общаго Съѣзда по вопросу 36*а* его программы.

Въ томъ же протоколѣ приведено письмо Завѣдывающаго дѣлами международныхъ сообщеній, отъ 12 декабря 1915 г. за № 2186, на имя Завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда, въ которомъ сообщалось, что постановленіями 157 и 159 Съѣздовъ по дѣламъ международныхъ сообщеній была образована особая Комиссія, которая во всѣхъ подробностяхъ ознакомилась со счетоводствомъ по дѣламъ международныхъ сообщеній. Такой же путь Завѣдывающій дѣлами международныхъ сообщеній рекомендовалъ и для ознакомленія членовъ Конвенціоннаго и Тарифнаго Съѣздовъ съ порядкомъ веденія счетоводства въ сихъ Съѣздахъ.

При обсужденіи вопроса на CXLVII Общемъ Съѣздѣ, представитель М.-В.-Рыбинской ж. д., К. П. Лазаревъ, считая сдѣланное Совѣтомъ постоянныхъ представителей казенныхъ дорогъ предложеніе вполнѣ пріемлемымъ и подлежащимъ возможно скорѣйшему проведенію въ жизнь, высказалъ при этомъ, что намѣченную организацію слѣдовало бы еще дополнить Ревизіонной Комиссіей (или Наблюдательнымъ Комитетомъ) въ составѣ 3—4 лицъ изъ состава представителей дорогъ (казенныхъ и частныхъ) на Съѣздахъ, на обязанность которой и необходимо возложить какъ наблюденіе и руководительство при составленіи смѣтъ и отчетовъ по Съѣздамъ, такъ равно и постоянное, въ теченіе года, наблюденіе за текущими дѣлами счетоводства. Этотъ новый порядокъ веденія счетоводства возможно было бы ввести въ ближайшее же время, и выборъ членовъ предлагаемой имъ Комиссіи могъ бы быть произведенъ на настоя-

щемъ же Общемъ Съѣздѣ, съ тѣмъ, чтобы Комиссія эта немедленно же приступила къ организаціи новаго порядка счетоводства, начиная съ 1 января 1916 года.

Затѣмъ, тотъ же представитель высказалъ, что такъ какъ работа членовъ Комиссій по счетоводству будетъ носить не случайный, а постоянный характеръ, и, слѣдовательно, члены Комиссіи будутъ постоянно отвлекаемы отъ своихъ прямыхъ обязанностей, то онъ полагалъ бы справедливымъ назначить имъ опредѣленное за завѣдываніе счетоводствомъ Съѣздовъ вознагражденіе, примѣрно, по 500 руб. въ годъ каждому.

При дальнѣйшемъ обмѣнѣ мнѣніями по вопросу, CXLVII Общій Съѣздъ, считая въ принципѣ пріемлемой предлагаемую организацію счетоводства всѣхъ Съѣздовъ, полагалъ, однако, необходимымъ произвести подробную предварительную разработку этого дѣла, въ связи съ существующими порядками веденія счетоводства и его особенностями по отдѣльнымъ Съѣздамъ и посему постановилъ: всестороннюю разработку настоящаго вопроса и составленіе общихъ заключительныхъ соображеній, возложить на особую Комиссію, образованную по вопросамъ 28 и 29-му программы того же Съѣзда—въ составѣ членовъ А. И. Синдѣева и А. Я. Дикштейна, подъ предсѣдательствомъ В. С. Зелля, которую и просить результатъ своей работы доложить февральскому, 1916 года, Общему Съѣзду.

Собраніе вышеозначенной Комиссіи состоялось 7 февраля 1916 г., причемъ сю было выработано „Положеніе объ объединенномъ Счетномъ Отдѣлѣ для веденія отчетности конторъ Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международныхъ сообщеній".

Положеніе это, съ сужденіями Комиссіи, представленное на разсмотрѣніе Общаго Съѣзда, изложено въ особомъ журналѣ, разосланномъ дорогамъ при циркулярномъ отношеніи Завѣдывающаго дѣлами Общаго Конвенціоннаго Съѣзда, отъ 27 февраля 1916 г за № 605, и составляющемъ приложеніе къ настоящему протоколу (см. стр. 9).

Заявленія представителей дорогъ на Общемъ Съѣздѣ.

На настоящемъ Общемъ соединенномъ Съѣздѣ всѣ представители дорогъ признали, въ существѣ, выработанное Комиссіею Положеніе пріемлемымъ въ качествѣ основныхъ принциповъ для установленія Счетоводства всѣхъ трехъ Съѣздовъ, съ тѣмъ, однако, чтобы по утвержденіи этого Положенія Правительствомъ, въ развитіе такового, совмѣстно съ тѣмъ лицомъ, которое будетъ избрано соединеннымъ Съѣздомъ на должность Бухгалтера объединеннаго Счетоводства по Съѣздамъ, Наблюдательнымъ Комитетомъ, предусмотрѣннымъ § II Положенія, была выработана подробная Инструкція веденія этого Счетоводства.

Одновременно съ этимъ, въ видахъ крайней желательности немедленнаго образованія объединеннаго по всѣмъ Съѣздамъ Счетоводства и своевременнаго избранія для того на ближайшемъ Общемъ Съѣздѣ Наблюдательнаго Комитета, съ цѣлью полученія отчетности на новыхъ началахъ за весь 1916 годъ, начиная съ 1 января, представителями дорогъ было выражено пожеланіе просить Управленіе желѣзныхъ дорогъ о возможно скорѣйшемъ утвержденіи того Положенія объ объединенномъ Счетоводствѣ, которое будетъ принято настоящимъ Соединеннымъ Общимъ Съѣздомъ Конвенціоннымъ, Тарифнымъ и по дѣламъ Международныхъ сообщеній.

Затѣмъ Общій Съѣздъ приступилъ къ разсмотрѣнію разногласій, по которымъ при выработкѣ Положенія объ объединенномъ Счетоводствѣ по Съѣздамъ въ Комиссіи послѣдовали разныя мнѣнія, а именно: 1) о порядкѣ храненія денегъ по Общимъ Съѣздамъ и 2) о размѣрахъ авансовыхъ суммъ, подлежащихъ отпуску на содержаніе конторъ Общихъ Съѣздовъ.

При обсужденіи перваго вопроса—о порядкѣ храненія денегъ по Общимъ Съѣздамъ—представитель Юго-Восточныхъ ж. д. и членъ Комиссіи, А. И. Синдѣевъ, поддерживалъ на Общемъ Съѣздѣ заявленное имъ въ Комиссіи мнѣніе, что всѣ суммы по Общимъ Съѣздамъ цѣлесообразнѣе, въ смыслѣ доходности ихъ, вносить и хранить въ одномъ изъ частныхъ Банковъ Петрограда, а не въ Государственномъ Банкѣ, манипуляціи съ которымъ сложнѣе и который не начисляетъ процентовъ на оборачивающіяся въ немъ суммы.

Кромѣ того, по заявленію А. И. Синдѣева, создавать два счета, какъ это предусмотрѣно въ Положеніи, одинъ въ Государственномъ Банкѣ, а другой въ одномъ изъ частныхъ, по выбору Общаго Съѣзда, неудобно въ чисто практическомъ отношеніи, такъ какъ наличіе нѣсколькихъ счетовъ въ разныхъ Банкахъ затруднитъ вообще Счетоводство и будетъ противорѣчить той идеѣ, изъ за которой создается объединенное Счетоводство по всѣмъ тремъ Съѣздамъ.

Правда, нельзя скрывать того обстоятельства, что нѣкоторыя дороги, въ настоящее время, задерживаютъ платежи по требовательнымъ циркулярамъ Общихъ Съѣздовъ, но это ненормальное явленіе можно устранить введеніемъ въ имѣющую быть выработанной Инструкцію объединеннаго Счетоводства срока на уплату денегъ по требовательнымъ циркулярамъ Общихъ Съѣздовъ, причемъ за несвоевременную уплату назначить начисленіе извѣстныхъ процентовъ.

Возражая противъ мнѣнія представителя Юго-Восточныхъ д., представитель М.-В.-Рыбинской д., К. П. Лазаревъ, указалъ, что наличіе

счетовъ только въ двухъ Банкахъ—Государственномъ и одномъ частномъ—нисколько не можетъ стѣснить объединеннаго Счетоводства по Съѣздамъ, но установленіе особаго одного счета по всѣмъ тремъ Съѣздамъ въ Государственномъ Банкѣ, на который дороги обязаны будутъ вносить причитающіяся съ нихъ Общимъ Съѣздамъ суммы, диктуется практическою необходимостью и единствомъ дѣйствій въ разсчетахъ.

Въ развитіе высказаннаго, К. П. Лазаревъ пояснилъ, что въ настоящее время всѣ дороги взаимныя между собою разсчеты производятъ черезъ Государственный Банкъ. Общіе Съѣзды являются учрежденіями, содержимыми на средства желѣзныхъ дорогъ,—поэтому не представляется никакихъ затрудненій къ тому, чтобы причитающіяся съ желѣзныхъ дорогъ Общимъ Съѣздамъ деньги переводились Государственнымъ Банкомъ, по полученіи о томъ требованія, со счетовъ желѣзныхъ дорогъ на счетъ Общихъ Съѣздовъ. Такой порядокъ, съ одной стороны, урегулируетъ разсчеты желѣзныхъ дорогъ съ Общими Съѣздами и при нихъ не будетъ наблюдаться такихъ нежелательныхъ явленій, какъ нынѣ, когда одна дорога уплачиваетъ деньги сразу же послѣ полученія требованія о внесеніи денегъ, а другая черезъ нѣсколько лѣтъ, послѣ ряда напоминаній, а съ другой,—упроститъ порядокъ въ томъ отношеніи, что желѣзныя дороги во всѣхъ своихъ сношеніяхъ будутъ имѣть дѣло только съ Государственнымъ Банкомъ, а съ частнымъ Банкомъ будетъ имѣть сношеніе исключительно объединенное Счетоводство Съѣздовъ, въ распоряженіе Завѣдывающихъ дѣлами коихъ, на содержаніе конторъ, Общими Соединенными Съѣздами (см. § 6 Положенія), по опредѣленію Наблюдательнаго Комитета, будутъ переводиться изъ Государственнаго Банка тѣ или иныя необходимыя суммы.

Такимъ образомъ, нѣкоторая, а можетъ быть и большая часть суммъ по Общимъ Съѣздамъ будетъ храниться въ частномъ Банкѣ, на эти суммы будутъ начисляться проценты, а при сказанныхъ условіяхъ, потеря въ процентахъ для желѣзныхъ дорогъ, если и произойдетъ, то во всякомъ случаѣ незначительная и неощутительная.

По крайней мѣрѣ, по Международному Съѣзду всѣ довольно значительныя суммы до сихъ поръ хранились и хранятся въ Государственномъ Банкѣ, процентовъ не приносятъ, но дороги съ этимъ мирятся; при новомъ-же порядкѣ часть суммъ и по Международному Съѣзду будетъ храниться въ частномъ Банкѣ, принося проценты.

По предмету ссылки на порядокъ храненія денегъ по Международному Съѣзду въ Государственномъ Банкѣ, предсѣдатель Совѣта представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, Ф. О. Магазингъ, привелъ справку, что при разсмотрѣніи на Съѣздѣ по дѣламъ Международныхъ

сообщеній послѣдняго отчета по этому Съѣзду было обращено вниманіе на то обстоятельство, что въ Государственномъ Банкѣ на счетѣ особаго фонда Международныхъ сообщеній хранится свыше 500.000 руб., не приносящихъ дохода. По этому вопросу состоялось рѣшеніе Съѣзда по дѣламъ Международныхъ сообщеній въ томъ смыслѣ, что деньги по сему Съѣзду, какъ казенныхъ, такъ и частныхъ дорогъ, выгоднѣе хранить въ частномъ Банкѣ, съ цѣлью приращенія ихъ процентами. Однако установленіе новаго порядка храненія и уплаты денегъ по Международному Съѣзду можетъ состояться только при изъявленіи на то согласія Министерствъ Путей Сообщенія, Финансовъ и Государственнаго Контроля. Во всякомъ случаѣ, ожидать скораго разрѣшенія этого вопроса въ благопріятномъ смыслѣ нельзя, деньги по Международному Съѣзду должны храниться въ Государственномъ Банкѣ, а при наличіи изъясненнаго, по мнѣнію Ф. О. Магазинга, представляется наиболѣе цѣлесообразнымъ всѣ разсчеты съ желѣзными дорогами по Съѣздамъ сосредоточить пока въ Государственномъ Банкѣ, на основаніяхъ, предвидѣнныхъ Положеніемъ объ объединенномъ Счетоводствѣ по Съѣздамъ.

Предусмотрѣнный въ Положеніи порядокъ разсчетовъ желѣзныхъ дорогъ со Съѣздами, какъ не противорѣчащій принятому для казенныхъ дорогъ способу разсчетовъ, даетъ основаніе расчитывать на скорѣйшее утвержденіе Положенія Правительствомъ.

Сужденія и постановленія Общаго Съѣзда.

По дальнѣйшемъ обсужденіи дѣла, **Общій Съѣздъ**, по причинамъ, подробно поясненнымъ представителемъ М.-В.-Рыбинской ж. д., К. П. Лазаревымъ, признавая преимущество расчетовъ желѣзныхъ дорогъ съ Общими Съѣздами при посредствѣ Государственнаго Банка, **положилъ** одобрить въ этомъ отношеніи порядокъ, предусмотрѣнный въ выработанномъ Коммиссіей Положеніи объ объединенномъ Счетоводствѣ по Съѣздамъ.

По второму вопросу—о размѣрахъ авансовыхъ суммъ, подлежащихъ отпуску на содержаніе Конторъ Общихъ Съѣздовъ,—Общій соединенный Съѣздъ нашелъ, что настоящій вопросъ не имѣетъ принципіальнаго значенія, а является инцидентнымъ, а потому могущимъ быть разрѣшаемымъ Наблюдательнымъ Комитетомъ, въ зависимости отъ положенія суммъ по Общимъ Съѣздамъ въ Государственномъ Банкѣ, т. е. если, напримѣръ, на расходы по Общимъ Съѣздамъ потребуются третныя, полугодовыя или годовыя суммы, опредѣленныя по смѣтамъ Общихъ Съѣздовъ на содержаніе Конторъ, то Наблюдательный Комитетъ войдетъ съ представленіемъ въ Общій Съѣздъ о переводѣ въ частный Банкъ необходимой на расходы суммы. Такимъ образомъ, въ распоряженіе г.г. Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ будетъ предоставлена та сумма, которую опредѣлитъ Общій Съѣздъ, по указанію наблюдательнаго Комитета.

При детальномъ, засимъ, разсмотрѣніи выработаннаго Комиссіею Положенія объ объединенномъ Счетоводствѣ по Съѣздамъ, по отдѣльнымъ его параграфамъ, сообразно съ послѣдовавшими замѣчаніями гг. представителей дорогъ, Общимъ Съѣздомъ было признано необходимымъ: 1) текстъ § 1 Положенія добавить словами „включая всѣ дополнительныя сообщенія“, дабы не было сомнѣній, что объединенный Счетный Отдѣлъ долженъ вести отчетность не только по тремъ Съѣздамъ, но и по отдѣльнымъ, входящимъ въ составъ ихъ, сообщеніямъ (Кавказско-Закаспійскаго, Финляндскаго, Совѣщательныхъ Съѣздовъ и проч.); 2) Бухгалтера въ служебномъ отношеніи подчинить Наблюдательному Комитету, предусмотрѣнному § 11 Положенія, въ соотвѣтствіи съ чѣмъ и произвести, надлежащее измѣненіе въ § 3 и добавленіе въ § 10 Положенія и 3) опредѣленный въ § 11 Положенія составъ Наблюдательнаго Комитета, въ составѣ трехъ членовъ, увеличить до четырехъ, пояснивъ, что изъ числа четырехъ членовъ Наблюдательнаго Комитета избираются поровну: два со стороны г.г. представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на Съѣздахъ и два — частныхъ дорогъ.

За введеніемъ таковыхъ измѣненій, **Общій соединенный Съѣздъ положилъ** представить Министерствамъ Путей Сообщенія и Финансовъ нижеизложенный, принятый имъ, проектъ Положенія объ объединенномъ Счетномъ Отдѣлѣ для веденія отчетности Конторъ трехъ Общихъ Съѣздовъ, съ почтительнѣйшимъ ходатайствомъ о скорѣйшемъ его утвержденіи, для предоставленія возможности организовать это Счетоводство настолько своевременно, чтобы оно могло начать вести отчетность по Общимъ Съѣздамъ на новыхъ началахъ за весь текущій 1916 годъ.

ПОЛОЖЕНІЕ

объ объединенномъ Счетномъ Отдѣлѣ для веденія отчетности Конторъ Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международныхъ сообщеній.

§ 1. Для веденія счетоводства и отчетности Конторъ Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международныхъ сообщеній, включая всѣ входящія въ эти Съѣзды дополнительныя сообщенія, учреждается Объединенный Счетный Отдѣлъ.

§ 2. Счетный Отдѣлъ находится въ завѣдываніи бухгалтера, при которомъ имѣется опредѣленный штатъ служащихъ.

§ 3. Бухгалтеръ утверждается въ должности Общимъ соединеннымъ Съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ и, въ служебномъ отношеніи, подчиняется Наблюдательному Комитету (см. 10 и 11).

§ 4. Счетный Отдѣлъ ведетъ учетъ всѣхъ поступающихъ изъ разныхъ источниковъ приходовъ, а также всѣхъ производимыхъ Завѣдывающими дѣлами Съѣздовъ смѣтныхъ и спеціальныхъ расходовъ.

§ 5. Суммы прихода состоятъ изъ: 1) долей, вносимыхъ казенными и частными желѣзными дорогами, а также пароходными Обществами на содержаніе Съѣздовъ и состоящихъ при нихъ учрежденій; 2) сбора, взимаемаго желѣзными дорогами съ перевозимыхъ грузовъ на организацію прямыхъ заграничныхъ сообщеній; 3) суммъ, поступающихъ на этотъ же указанный въ п. 2 предметъ отъ участвующихъ въ прямыхъ сообщеніяхъ заграничныхъ дорогъ, пароходныхъ Обществъ и другихъ учрежденій; 4) суммъ, поступающихъ отъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ Обществъ за изготовляемые билеты и разнаго рода изданія; 5) разныхъ переходящихъ суммъ; 6) процентовъ, начисляемыхъ частными банками на суммы, отпущенныя въ распоряженіе Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ авансомъ на расходы и 7) другихъ случайныхъ поступленій.

Всѣ безъ исключенія суммы приходовъ должны быть зачисляемы или вносимы въ Петроградскую Контору Государственнаго Банка на счетъ Особаго фонда желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ.

§ 6. На содержаніе Конторъ Съѣздовъ и на прочіе, производящіеся Завѣдывающими дѣлами Съѣздовъ, расходы, а равно на содержаніе типографіи и производство ея работъ, перечисляются Государственнымъ Банкомъ, по постановленію Общихъ Съѣздовъ, со счета Особаго фонда, въ распоряженіе Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ, на текущіе ихъ счета въ Петроградскихъ частныхъ Банкахъ, указанныхъ для этого Съѣздами, авансы въ размѣрѣ валовыхъ годовыхъ, полугодовыхъ или трехмѣсячныхъ суммъ по смѣтамъ или опредѣленныя спеціальными распоряженіями суммы.

§ 7. Съ текущаго счета, открытаго въ частномъ Банкѣ, деньги получаются Счетнымъ Отдѣломъ черезъ состоящаго при немъ артельщика-кассира, по чекамъ, составленнымъ Счетнымъ Отдѣломъ на основаніи приказовъ и приложенныхъ къ нему платежныхъ документовъ (списковъ на жалованье, счетовъ, вѣдомостей и т. п.) или авансъ кассиру. Чеки, приказы и всѣ платежные документы должны быть за подписью подлежащимъ Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ и бухгалтера Счетнаго Отдѣла. Изъ аванса деньги уплачиваются кассиромъ только по приказамъ и приложеннымъ къ нимъ платежнымъ документамъ, подписаннымъ подлежащими Завѣдывающими дѣлами Съѣздовъ и бухгалтеромъ Счетнаго Отдѣла.

§ 8. Чековыя и разсчетныя книжки Банковъ хранятся всегда у артельщика-кассира; всѣ же приказы и платежные документы, по мѣрѣ оплаты, передаются кассиромъ бухгалтеру.

§ 9. На основаніи приходныхъ и расходныхъ документовъ, Счетный Отдѣлъ ведетъ слѣдующія книги: журналъ, кассовую, главную и необходимыя вспомогательныя, на основаніи которыхъ затѣмъ и составляетъ ежемѣсячные краткіе отчеты для Завѣдывающихъ дѣлами и годовые отчеты и смѣты для Съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

§ 10. Порядокъ подчиненности Счетнаго Отдѣла Завѣдывающимъ дѣлами Общихъ Съѣздовъ и Наблюдательному Комитету, а равно порядокъ веденія счетоводства и отчетности и сроки ихъ представленій опредѣляются особой Инструкціей, утвержденной Общимъ соединеннымъ Съѣздомъ представителей русскихъ жел. дорогъ.

§ 11. Для наблюденія за правильностью прихода и расхода суммъ, цѣлесообразнымъ и своевременнымъ веденіемъ счетоводства и отчетности избирается Общимъ Съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ, изъ своей среды, на опредѣленный срокъ, Наблюдательный Комитетъ, въ составѣ четырехъ членовъ и двухъ кандидатовъ, поровну со стороны казенныхъ и со стороны частныхъ дорогъ.

§ 12. Наблюдательный Комитетъ имѣетъ право во всякое время и обязанъ одинъ разъ въ мѣсяцъ, въ составѣ не менѣе двухъ членовъ, производить повѣрку наличности у кассира аванса и правильности по документамъ и книгамъ поступленія приходовъ и производства расходовъ, исправности веденія Счетнымъ Отдѣломъ счетоводства и отчетности, а также обязанъ давать заключенія по представленнымъ Завѣдывающими дѣлами на утвержденіе Съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ ежегоднымъ отчетамъ и смѣтамъ.

Приложеніе 1 къ вопросу 40-му протокола CXLVIII Соединеннаго Съѣзда.

ЖУРНАЛЪ

засѣданія особой Коммиссіи, образованной CXLVII Общимъ Съѣздомъ, по вопросу 36-му <а> программы его занятій, для выработки положенія объ объединенномъ счетоводствѣ Конторъ Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международныхъ сообщеній.

Засѣданіе 7 февраля 1916 г.

Предсѣдатель . . . . . **В. С. Зелль.**
Члены . . . . . **А. Я. Дикштейнъ.**
„ . . . . . **А. И. Синдѣевъ.**
Присутствовали отъ Съѣздовъ:
Конвенціоннаго . . . . . **С. П. Лосевъ.**
Тарифнаго . . . . . **М. К. Голембіовскій.**
Международнаго . . . . . **Э. И. Литке.**
Секретарь . . . . . **Е. В. Довгялло.**

Открывъ засѣданіе, предсѣдательствующій, В. С. Зелль, пояснилъ, что вопросъ объ объединеніи счетоводства Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и по дѣламъ Международныхъ сообщеній былъ возбужденъ Совѣтомъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, по мотивамъ, подробно изложеннымъ въ отношеніяхъ сего Совѣта на имя Завѣдывающихъ дѣлами помянутыхъ Съѣздовъ, отъ 28-го февраля 1915 г. за № 293/295 (см. приложеніе № 2, стр. 15). Вопросъ этотъ былъ разсмотрѣнъ засимъ на 147 Общемъ Съѣздѣ по № 36а программы его занятій и Съѣздъ, раздѣляя вполнѣ взглядъ Совѣта представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ о желательности объединенія счетоводства всѣхъ трехъ Съѣздовъ и соглашаясь съ тѣми основными положеніями, которыя указаны названнымъ Совѣтомъ и приведены въ докладѣ Общему Съѣзду, постановилъ, образовать для предварительной подробной разработки организаціи предполагаемаго счетоводства настоящую Коммиссію.

Коммиссіи этой, по мнѣнію В. С. Зелля, надлежитъ выработать только лишь главныя основанія, въ видѣ Положенія объ объединенномъ счетоводствѣ Съѣздовъ, которое затѣмъ уже, въ случаѣ принятія его Съѣздами и утвержденія подлежащими Министерствами, должно быть развито въ деталяхъ особой Инструкціей, въ разработкѣ коей желательно участіе и того лица, которое будетъ поставлено во главѣ объединеннаго счетоводства..

Такъ какъ съ такимъ положеніемъ дѣла согласились всѣ присутствующіе въ засѣданіи, то Коммиссія приступила къ обсужденію вопроса о томъ, слѣдуетъ ли сохранить нынѣ существующій порядокъ храненія приходныхъ суммъ, по которому нѣкоторыя изъ нихъ хранятся въ Государственномъ Банкѣ и нѣкоторыя въ частныхъ Банкахъ на разныхъ текущихъ счетахъ, или же слѣдуетъ установить новый порядокъ, въ силу котораго всѣ суммы прихода вносились бы въ Государственный Банкъ въ одинъ общій фондъ, названный хотя бы „Желѣзнодорожнымъ фондомъ".

По этому поводу представитель Конторы Съѣзда по дѣламъ международныхъ сообщеній, Э. И. Литке, отмѣтилъ, что, на основаніи § 8 Инструкціи Завѣдывающему дѣлами международныхъ сообщеній, относительно разсчетовъ между русскими и иностранными желѣзными дорогами по перевозкамъ прямого международнаго сообщенія (см. часть II Общаго Устава, стр. 120), всѣ суммы организаціоннаго сбора, на счетъ коего содержится Контора международныхъ сообщеній, должны храниться въ Государственномъ Банкѣ и расходованіе суммъ изъ организаціоннаго сбора можетъ производиться только исключительно съ подлежаще утвержденнаго Министерствами Финансовъ и Путей Сообщенія рѣшенія Съѣздовъ по дѣламъ международныхъ сообщеній. Поэтому, по мнѣнію Э. И. Литке, учетъ суммъ по дѣламъ международныхъ сообщеній долженъ производиться и расходоваться отдѣльно, не смѣшиваясь въ Государственномъ Банкѣ съ счетами другихъ Общихъ Съѣздовъ, въ томъ случаѣ, если бы объединеніе счетоводства по всѣмъ тремъ Съѣздамъ состоялось и остальные два Съѣзда свои денежныя операціи также производили при посредствѣ Государственнаго Банка.

Членъ Коммиссіи, А. Я. Дикштейнъ, по этому поводу пояснилъ, что намѣчаемый новый порядокъ храненія организаціоннаго сбора въ общемъ фондѣ Съѣздовъ нисколько не противорѣчитъ, въ принципѣ, § 8 Инструкціи Завѣдывающему дѣлами Международныхъ сообщеній, такъ какъ при этомъ порядкѣ, организаціонный сборъ также будетъ храниться въ Государственномъ Банкѣ и хотя будетъ находиться въ общемъ фондѣ, но учитываться будетъ Счетоводствомъ совершенно отдѣльно отъ дру-

гихъ суммъ и расходоваться тѣмъ же порядкомъ, какой указанъ въ упомянутомъ выше § 8 Инструкціи. Вся разница выражалась бы тогда только въ томъ, что нынѣ организаціонный сборъ поступаетъ въ Государственный Банкъ на счетъ депозита по общему фонду, а тогда будетъ поступать въ тотъ же Государственный Банкъ въ общій фондъ Съѣздовъ. При такомъ порядкѣ упомянутый сборъ будетъ учитываться и расходоваться гораздо правильнѣе, такъ какъ въ настоящее время сборъ этотъ, какъ показала провѣрка отчетовъ конторы Международныхъ сообщеній, учитывается далеко не совершенно.

Членъ коммиссіи, А. И. Синдѣевъ, съ своей стороны, считалъ необходимымъ отмѣтить, что, съ коммерческой точки зрѣнія, всѣ приходы по Съѣздамъ и, во всякомъ случаѣ приходы, кромѣ организаціоннаго сбора, должны поступать не въ Государственный Банкъ, а въ частные Банки, такъ какъ полученіе и уплата денегъ въ таковыхъ связана съ меньшими формальностями; главная же причина, побуждающая А. И. Синдѣева настаивать на храненіи оборотныхъ суммъ по Съѣздамъ въ частныхъ Банкахъ, заключается въ томъ, что частные Банки на хранимыя въ нихъ суммы начисляютъ 4%, тогда какъ при храненіи денегъ въ Государственномъ Банкѣ дороги будутъ лишены этой прибыли, ибо послѣдній на оборачивающіяся въ немъ суммы желѣзныхъ дорогъ никакихъ процентовъ не начисляетъ.

На это А. Я. Дикштейнъ и В. С. Зелль возразили, что для желѣзныхъ дорогъ, которыя являются столь крупными предпріятіями, вопросъ о начисленіи на ихъ доли Банками процентовъ, выражающихся суммой 200—300 руб. въ годъ, для дорогъ наибольшаго протяженія, составляетъ мелочь и, конечно, никакого значенія въ бюджетѣ желѣзныхъ дорогъ играть не можетъ. Взносъ же всѣхъ приходовъ по Общимъ Съѣздамъ въ Государственный Банкъ диктуется необходимостью единства дѣла и упорядоченія храненія и расходованія суммъ. При такомъ порядкѣ желѣзныя дороги обязаны будутъ вносить подлежащія суммы приходовъ въ Государственный Банкъ своевременно безъ затяжекъ на счетъ особаго желѣзнодорожнаго фонда, а оттуда уже Завѣдывающіе дѣлами Общихъ Съѣздовъ будутъ заимствовать авансы на содержаніе Конторъ Съѣздовъ и находящихся при нихъ учрежденій, по опредѣленію Съѣздовъ, въ размѣрахъ соотвѣтствующихъ годовыхъ или полугодовыхъ суммъ.

Членъ Коммиссіи А. И. Синдѣевъ замѣтилъ, что, по его мнѣнію, на содержаніе Конторъ Общихъ Съѣздовъ и находящихся при нихъ учрежденій авансы должны отпускаться въ размѣрѣ не болѣе трехмѣсячныхъ суммъ.

Членъ Коммиссіи А. Я. Дикштейнъ находилъ, что эти авансы должны

составлять не менѣе полугодовыхъ смѣтныхъ суммъ. Дѣлая свое такое предложеніе, А. Я. Дикштейнъ основывался на томъ, что позаимствованіе изъ фонда предполагается производить только по постановленіямъ Общаго Съѣзда; часто же входить въ Общій Съѣздъ съ соотвѣтственными представленіями обременительно, а между тѣмъ Конторы Общихъ Съѣздовъ должны быть обезпечены надлежащими суммами на безостановочную выдачу содержанія служащимъ и другіе обязательные для Съѣзда платежи, какъ, наприм., плата за помѣщеніе и проч.—Къ этому взгляду присоединился и В. С. Зелль.

Въ заключеніе представитель Конторы Общихъ Тарифныхъ Съѣздовъ, М. К. Голембіовскій, возбудилъ вопросъ, какъ будутъ при объединенномъ счетоводствѣ исчисляться кредиты на содержаніе этого счетоводства по такимъ самостоятельнымъ сообщеніямъ, какъ, наприм., Кавказско-Закаспійскаго, по отдѣльной смѣтѣ котораго предвидѣно и особое вознагражденіе за веденіе счетоводства этого сообщенія.

По этому вопросу Коммиссія высказалась, что, при объединенномъ Счетоводствѣ, смѣта по всѣмъ Съѣздамъ должна быть одна, съ подраздѣленіемъ на отдѣльные Съѣзды, во главѣ со Счетнымъ Отдѣломъ, какъ составляется общая смѣта для каждой отдѣльной дороги съ подраздѣленіемъ на Службы. Такимъ образомъ, по объединенному Счетному Отдѣлу всѣхъ трехъ Съѣздовъ должна быть одна общая смѣта, но это обстоятельство не можетъ служить поводомъ къ отмѣнѣ исчисленія потребныхъ расходовъ на веденіе отчетности по отдѣльнымъ сообщеніямъ. Въ данномъ случаѣ, соотвѣтственныя суммы, предвидѣнныя на счетоводство отдѣльныхъ сообщеній, будутъ списываться съ общей смѣтной суммы на объединенное счетоводство по Общимъ Съѣздамъ или же, если представится возможнымъ, суммы по отдѣльнымъ сообщеніямъ войдутъ въ общую смѣту по объединенному счетоводству. Вообще же дѣло о суммахъ, предвидѣнныхъ на отдѣльныя сообщенія по смѣтамъ Общихъ Съѣздовъ, при объединенномъ счетоводствѣ и самостоятельной на этой смѣтѣ возможно регулировать чисто бухгалтерскимъ путемъ.

Послѣ этого Коммиссія выработала проектъ Положенія объ объединенномъ Счетоводствѣ Общихъ Съѣздовъ и положила представить таковое, вмѣстѣ съ настоящимъ протоколомъ, на уваженіе Общихъ Съѣздовъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, доложивъ имъ о тѣхъ сужденіяхъ и разныхъ взглядахъ, которые имѣли мѣсто въ Коммиссіи при обсужденіи вопросовъ о храненіи суммъ приходовъ и о размѣрѣ авансовъ.

ПОЛОЖЕНІЕ

объ объединенномъ Счетномъ Отдѣлѣ для веденія отчетности Конторъ Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международныхъ сообщеній.

§ 1. Для веденія счетоводства и отчетности Конторъ Общихъ Съѣздовъ: Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международныхъ сообщеній—учреждается объединенный Счетный Отдѣлъ.

§ 2. Счетный Отдѣлъ находится въ завѣдываніи бухгалтера, при которомъ имѣется опредѣленный штатъ служащихъ.

§ 3. Бухгалтеръ утверждается въ должности Общимъ соединеннымъ Съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ и, въ служебномъ отношеніи, подчиняется Завѣдывающимъ дѣлами всѣхъ трехъ упомянутыхъ въ § 1 Съѣздовъ.

§ 4. Счетный Отдѣлъ ведетъ учетъ всѣхъ поступающихъ изъ разныхъ источниковъ приходовъ, а также всѣхъ производимыхъ Завѣдывающими дѣлами Съѣздовъ смѣтныхъ и спеціальныхъ расходовъ.

§ 5. Суммы прихода состоятъ изъ: 1) долей, вносимыхъ казенными и частными желѣзными дорогами, а также пароходными Обществами на содержаніе Съѣздовъ и состоящихъ при нихъ учрежденій; 2) сбора, взимаемаго желѣзными дорогами съ перевозимыхъ грузовъ на организацію прямыхъ заграничныхъ сообщеній; 3) суммъ, поступающихъ на этотъ же, указанный въ п. 2, предметъ отъ участвующихъ въ прямыхъ сообщеніяхъ заграничныхъ дорогъ, пароходныхъ Обществъ и другихъ учрежденій; 4) суммъ, поступающихъ отъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ Обществъ за изготовляемые билеты и разнаго рода изданія; 5) разныхъ переходящихъ суммъ; 6) процентовъ, начисляемыхъ частными банками на суммы, отпущенныя въ распоряженіе Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ авансомъ на расходы, и 7) другихъ случайныхъ поступленій.

Всѣ безъ исключенія суммы приходовъ должны быть зачисляемы или вносимы въ Петроградскую Контору Государственнаго Банка на счетъ Особаго фонда желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ.

§ 6. На содержаніе Конторъ Съѣздовъ и на прочіе, производящіеся Завѣдывающими дѣлами Съѣздовъ, расходы, а равно на содержаніе типографіи и производство ея работъ, перечисляются Государственнымъ Банкомъ, по постановленію Общихъ Съѣздовъ, со счета Особаго фонда въ распоряженіе Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ, на текущіе ихъ счета, въ Петроградскихъ частныхъ Банкахъ, указанныхъ для этого

Съѣздами, равны въ размѣрѣ валовыхъ годовыхъ, полугодовыхъ или трехмѣсячныхъ суммъ по смѣтамъ или опредѣленныя спеціальными распоряженіями суммы.

§ 7. Съ текущаго счета, открытаго въ частномъ Банкѣ, деньги получаются Счетнымъ Отдѣломъ черезъ состоящаго при немъ артельщика-кассира, по чекамъ, составленнымъ Счетнымъ Отдѣломъ на основаніи приказовъ и приложенныхъ къ нему платежныхъ документовъ (списковъ на жалованье, счетовъ, вѣдомостей и т. п.) или авансъ кассиру. Чеки, приказы и всѣ платежные документы должны быть за подписью подлежащихъ Завѣдывающихъ дѣлами Съѣздовъ и бухгалтера Счетнаго Отдѣла. Изъ аванса деньги уплачиваются кассиромъ только по приказамъ и приложеннымъ къ нимъ платежнымъ документамъ, подписаннымъ подлежащими Завѣдывающими дѣлами Съѣздовъ и бухгалтеромъ Счетнаго Отдѣла.

§ 8. Чековыя и расчетныя книжки Банковъ хранятся всегда у артельщика-кассира; всѣ-же приказы и платежные документы, по мѣрѣ оплаты, передаются кассиромъ бухгалтеру.

§ 9. На основаніи приходныхъ и расходныхъ документовъ, Счетный Отдѣлъ ведетъ слѣдующія книги: журналъ, кассовую, главную и необходимыя вспомогательныя, на основаніи которыхъ затѣмъ и составляетъ ежемѣсячные краткіе отчеты для Завѣдывающихъ дѣлами и годовые отчеты и смѣты для Съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ.

§ 10. Порядокъ подчиненности Счетнаго Отдѣла Завѣдывающимъ дѣлами Общихъ Съѣздовъ, а равно порядокъ веденія счетоводства и отчетности и сроки ихъ представленій опредѣляются особой инструкціей утвержденной Общимъ соединеннымъ Съѣздомъ представителей русскихъ жел. дорогъ.

§ 11. Для наблюденія за правильностью прихода и расхода суммъ, цѣлесообразнымъ и своевременнымъ веденіемъ счетоводства и отчетности избирается Общимъ Съѣздомъ представителей желѣзныхъ дорогъ, изъ своей среды, на опредѣленный срокъ, Наблюдательный Комитетъ въ составѣ трехъ членовъ и двухъ кандидатовъ.

§ 12. Наблюдательный Комитетъ имѣетъ право во всякое время и обязанъ одинъ разъ въ мѣсяцъ, въ составѣ не менѣе двухъ членовъ, производить повѣрку наличности у кассира аванса и правильности по документамъ и книгамъ поступленія приходовъ и производства расходовъ, исправности веденія Счетнымъ Отдѣломъ счетоводства и отчетности, а также обязанъ давать заключенія по представленнымъ Завѣдывающими дѣлами на утвержденіе Съѣздовъ представителей желѣзныхъ дорогъ ежегоднымъ отчетамъ и смѣтамъ.

Приложеніе 2 къ протоколу CXLVIII Общаго Соединеннаго Съѣзда.

Копія отношенія Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ Г. Завѣдывающему дѣлами Общаго Тарифнаго Съѣзда, отъ 28 февраля 1915 г., за № 293.295.

Какъ видно изъ нижеприводимыхъ за пятилѣтіе 1910—1914 г.г. данныхъ, расходъ дорогъ, по организаціи желѣзнодорожныхъ Съѣздовъ и по содержанію состоящихъ при нихъ учрежденій, выражается довольно значительными цифрами, которыя изъ года въ годъ все увеличиваются и нынѣ превзошли уже 1 милліонъ рублей.

НАИМЕНОВАНІЕ РАСХОДОВЪ.	Ассигновано по смѣтѣ.				
	1910 г.	1911 г.	1912 г.	1913 г.	1914 г.
А. По Съѣздамъ Международныхъ Сообщеній.					
Содержаніе Съѣзда	149682	191182	208616	226574	226574
Субсидіи постороннимъ Съѣзду учрежденіямъ	—	8500	9000	9000	9000
Расходы по содержанію заграницей Съѣздовъ и Бюро	160000	180000	191000	202300	202300
Расходы по содержанію пограничныхъ агентовъ	53360	64700	64700	66380	66380
Итого	363042	444382	473316	504254	504254
Б. По Общему Конвенціонному Съѣзду.					
Личный составъ	79221	84289	86068	91446	106357
Технические совѣщательные Съѣзды	17725	17725	17650	18472	21383
Склады запасныхъ частей и вѣсовые помосты	44240	44240	44240	41740	47572
Заготовка пассажирскихъ билетовъ	9550	53041	53241	53405	89815
Субсидіи и разныя ассигнованія	23500	25700	25700	25700	37700
Авансы на типографскія и литографскія работы	40000	55000	55000	55000	55000
Итого	214236	279995	281899	285763	357827
В. По Тарифнымъ Съѣздамъ.					
Содержаніе Тарифныхъ Съѣздовъ	100582	193620	166810	196514	199861
Содержаніе Кавказскихъ Закаспійскихъ Съѣздовъ	15548	14548	15145	18145	18321
Содержаніе Съѣзда Финляндскаго Сообщенія	—	—	—	—	15405
Итого	116130	208168	181946	214659	233587
Всего	693408	932545	937161	1004676	1095668

Само собою разумѣется, что учрежденія со столь значительными бюджетами должны имѣть для учета своихъ оборотовъ правильно организованное счетоводство. Между тѣмъ, такого счетоводства ни при одномъ изъ Съѣздовъ не имѣется, если не считать упрощеннаго счетоводства при IV отдѣленіи Съѣзда по дѣламъ Международныхъ сообщеній.

На этотъ недостатокъ Совѣтъ представителей при разсмотрѣніи смѣты и отчетовъ Съѣздовъ обращалъ вниманіе и въ результатѣ Съѣзду по конвенціоннымъ вопросамъ былъ отпущенъ кредитъ на содержаніе особаго бухгалтера съ окладомъ 250 руб. въ мѣсяцъ. Однако, благодаря тому, что въ Съѣздахъ не имѣется твердо установленныхъ основаній для веденія счетоводства, должности бухгалтера было придано второстепенное значеніе. Такъ, для занятія сказанной должности былъ приглашенъ агентъ на окладъ только 175 руб. въ мѣсяцъ. Засимъ, когда его призвали въ дѣйствующую армію, было признано возможнымъ обходиться и безъ бухгалтера. Такимъ образомъ, въ Конвенціонномъ Съѣздѣ вновь установился старый порядокъ, при которомъ кассиръ сталъ одновременно и бухгалтеромъ.

Какъ выше отмѣчено, Тарифный Съѣздъ вообще существуетъ безъ всякаго счетоводства и ему только на 1915 г. предположено ассигновать 1200 руб. на наемъ счетовода.

Конечно, при такомъ положеніи дѣла, Съѣзды не могутъ быть обезпечены ни строгимъ учетомъ своихъ оборотовъ, ни правильнымъ веденіемъ отчетности и лучшимъ доказательствомъ тому служитъ то обстоятельство, что Члены Съѣзда каждый разъ при разсмотрѣніи смѣтъ и отчетовъ, которые, кстати сказать, не являются очень сложными, наталкиваются на разнаго рода неясности и недоразумѣнія, для выясненія которыхъ требуется создавать всегда особыя комиссіи.

При такихъ условіяхъ, постановка счетоводства въ Съѣздахъ не можетъ быть признана удовлетворительною, однако средства на веденіе счетоводства отпускаются въ довольно значительной суммѣ, а именно:

Содержаніе IV отдѣленія конторы Международныхъ Съѣздовъ, въ которомъ сосредоточено счетоводство	14.280 руб.
Содержаніе 4 агентовъ счетоводства при Конвенціон. Съѣздѣ	5.400 „
Содержаніе артельщика-кассира при Конвенціон. Съѣздѣ	1.500 „
Вознагражденіе артельщику-кассиру по Техническимъ Совѣщательнымъ Съѣздамъ	360 „
Тоже по Тарифнымъ Съѣздамъ	900 „
Тоже по Кавказско-Закаспійскимъ Съѣздамъ	300 „

Тоже по Съѣздамъ прямого съ Финляндіей сообщенія . . 300 руб.
Содержаніе 1 счетовода при Тарифномъ Съѣздѣ . . . . 1.200 „

Итого 24.240 руб.

Приведенная сумма превосходитъ ассигнованія мѣстныхъ Управленій казенныхъ желѣзныхъ дорогъ на содержаніе счетоводства Службы Движенія, каковое, однако, значительно разнообразнѣе и сложнѣе, между тѣмъ, на содержаніе личнаго состава счетоводствъ этихъ службъ отпускались меньшія суммы; такъ въ 1913 г. было отпущено:

Александровской ж. д. . 12.720 р. при расходѣ 2,4 мил. руб.
Пермской ж. д. . . . . 16.418 „ „ „ 2,3 „ „
Риго-Орловской ж. д. . 11.638 „ „ „ 2,3 „ „

Нужно признать поэтому, что отпускаемые для Съѣздовъ на веденіе счетоводства 24240 руб. являются вполнѣ достаточной суммой. Очевидно, несовершенство постановки счетоводства на Съѣздахъ обусловливается другими причинами. Между прочимъ, главною изъ такихъ причинъ можетъ быть—разброска счетоводства, по тремъ Съѣздамъ, каковая разброска не можетъ быть признана цѣлесообразною уже потому только, что она вызываетъ необходимость ассигнованія средствъ на содержаніе личнаго состава по шести разнымъ отдѣльнымъ смѣтамъ. Какъ на образчикъ результатовъ такого порядка, можно указать на то, что состоящій при Общемъ Съѣздѣ артельщикъ-кассиръ получаетъ 3360 руб. въ годъ, кромѣ наградныхъ и отдѣльныхъ приплатъ за усиленныя занятія, благодаря тому, что ему ассигнуется жалованіе по 5 смѣтамъ, въ то время какъ такой же артельщикъ въ Управленіи желѣзныхъ дорогъ, въ которомъ имѣется болѣе 1000 человѣкъ служащихъ и которое, кромѣ того, производитъ крупныя уплаты по поставкамъ и искамъ, получаетъ 1.200 руб. въ годъ.

Сказанное, казалось бы, наглядно показываетъ, что веденіе отдѣльнаго счетоводства при каждомъ изъ Съѣздовъ является и неэкономнымъ и нецѣлесоотвѣтственнымъ.

Въ виду изложеннаго, Совѣтъ представителей признаетъ своевременнымъ, чтобы счетоводство Съѣздовъ было реорганизовано. По его мнѣнію, счетоводство всѣхъ Съѣздовъ должно быть сосредоточено въ одномъ общемъ отдѣлѣ (столѣ), ибо, съ одной стороны, общеизвѣстно, что всегда одинъ какой либо хорошо обставленный органъ будетъ лучше функціонировать, чѣмъ нѣсколько слабо обставленныхъ, а съ другой—что за ту

сумму, за которую содержатся нѣсколько слабо обставленныхъ органовъ; можно хорошо обставить одинъ и, несомнѣнно, результатъ получится вполнѣ благопріятный. Наконецъ, казалось бы, организація одного общаго счетоводства не можетъ встрѣтить возраженія ни со стороны практической, ни по существу, такъ какъ всѣ Съѣзды содержатся на средства желѣзныхъ дорогъ.

Организація такого объединеннаго счетоводства могла бы быть осуществлена на слѣдующихъ основаніяхъ:

1) для веденія счетоводства и отчетности Конвенціоннаго, Тарифнаго и Международнаго Съѣздовъ учреждается общая бухгалтерія, во главѣ съ бухгалтеромъ, который утверждается въ должности и увольняется отъ таковой Общимъ соединеннымъ Съѣздомъ,

2) всѣ безъ исключенія суммы, какъ ассигнуемыя на содержаніе Съѣздовъ, такъ равно поступающія въ видѣ авансовъ, или переходящихъ суммъ, или же получающіяся отъ продажи изданій Съѣздовъ и проч., должны вноситься или на текущій счетъ одного изъ банковъ, избранныхъ Съѣздомъ, на одинъ только условный номеръ, или же въ счетъ депозита Съѣздовъ въ Петроградскую Контору Государственнаго Банка,

3) деньги изъ банка по уплатамъ, предусмотрѣннымъ утвержденными смѣтами, получаются артельщиками по чекамъ, подписаннымъ подлежащимъ Завѣдывающимъ дѣлами и бухгалтеромъ.

4) Порядокъ расходованія суммъ долженъ быть установленъ особымъ наказомъ, выработаннымъ Завѣдывающими дѣлами совмѣстно съ бухгалтеромъ и утвержденнымъ соединеннымъ Съѣздомъ. Точно также, тѣмъ же наказомъ должны быть установлены формы смѣтъ и отчетовъ, а также сроки ихъ представленія.

Сообщая о семъ, имѣю честь покорнѣйше просить Васъ внести этотъ вопросъ на разсмотрѣніе соединеннаго Съѣзда по дѣламъ конвенціоннымъ, тарифнымъ и международныхъ сообщеній о чемъ мною,—одновременно съ симъ,—дѣлается сношеніе съ г.г. Завѣдывающими дѣлами Конвенціоннаго Съѣзда и Международныхъ сообщеній.

Вопросъ 41. Сообщеніе завѣдывающаго дѣлами Общаго Съѣзда по предмету пріобрѣтенія бумаги для изготовленія пассажирскихъ билетовъ.

Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда доложилъ, что, согласно заявленію Завѣдывающаго Билетнымъ отдѣломъ при Общемъ Съѣздѣ, предвидится недостатокъ билетной бумаги бѣлой, а также зеленой, почему представляется необходимость озаботиться пріобрѣтеніемъ запаса того и другого сорта бумаги.

На сдѣланное по этому предмету сношеніе съ Товариществомъ Красносельской писчебумажной фабрики наслѣдниковъ Печаткина, довѣренный сего Товарищества письмомъ отъ 19 февраля с. г. сообщилъ цѣны, существующія нынѣ на бумагу и сроки исполненія заказовъ фабрикою.

Далѣе, Завѣдывающій дѣлами сообщилъ, что по дѣламъ типографіи постоянно возникаютъ различные вопросы, требующіе безотлагательнаго разрѣшенія и не могущіе ожидать до собранія сессіи Общаго Съѣзда, поэтому онъ, Завѣдывающій, проситъ Общій Съѣздъ, не будетъ ли имъ признано возможнымъ поручить разрѣшеніе всѣхъ такихъ вопросовъ тому Хозяйственному по управленію типографіей Комитету, который долженъ быть избранъ, согласно постановленію настоящаго Общаго Съѣзда, по вопросу 28 программы его занятій, либо же, до воспослѣдованія избранія сего Комитета,—Комиссіи, уже работавшей по дѣламъ типографіи, нынѣ закончившей занятія.

Общій Съѣздъ, заслушавъ предложеніе Завѣдывающаго дѣлами, **положилъ** просить упомянутую Комиссію разсмотрѣть возникшіе понынѣ вопросы и постановить по нимъ окончательное рѣшеніе.

Приложеніе къ протоколамъ
CXLVIII Общаго Съѣзда.

СПИСОКЪ

представителей CXLVIII Общаго Съѣзда, съ указаніемъ засѣданій, въ которыхъ они принимали участіе.

Присутствіе представителей обозначено словомъ: пр.

ПРИСУТСТВОВАЛИ.		Дни засѣданій и №№ вопросовъ.						
		15 февраля.	16 февраля.	17 февраля.	18 февраля.	2 марта.	3 марта.	11 марта.
		9, 11, 14, 15, 16, 17, 23, 24, 29.	14, 19, 26, 29, 30.	4, 10, 32.	5, 25, 31, 33, 35, 37.	7, 8, 12, 28, 34, 36.	1, 2, 3. 6, 13, 18, 20, 21, 38.	22, 27, 39, 40, 41.
От Управленія желѣзн. дорогъ	*П. Ф. Костюковъ*	пр.	—	—	—	—	—	—
	С. В. Максимовскій	пр.	—	—	—	—	—	—
	Ф. Б. Пивоваровъ	пр.	—	пр.	—	—	—	—
» Совѣта постоянныхъ представителей казенныхъ ж. д.	*Ф. О. Магазинъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	В. С. Зелль	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	В. А. Балашовъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	Л. И. Изюмовъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
» Департам. желѣзнодорожной отчетности.	*И. В. Скачевскій*	—	пр.	—	—	—	—	—
» Ветеринарнаго Управленія М-ва Внутр. Дѣлъ	*С. Г. Горчаковъ*	пр.	—	—	—	—	—	—
» Главнаго Управленія почтъ и телеграфовъ.	*М. М. Спиридоновъ*	пр.	—	—	—	—	—	—
	В. А. Кулябко-Корецкій.	пр.	—	—	—	—	—	—
От казенныхъ желѣзныхъ дорогъ:								
От Николаевской	*А. В. Бацановъ*	—	—	—	—	—	пр.	пр.
	К. В. Быковъ	пр.	—	—	—	—	—	—
» Сызр.-Вяземской	*Ф. А. Афанасьевъ*	пр.	пр.	—	—	—	—	—
» Финляндскихъ	*Н. К. Вестерлингъ*	пр.	пр.	—	—	—	—	—
От частныхъ желѣзныхъ дорогъ:								
От Алтайской	*В. А. Чапскій*	пр.	—	—	—	—	—	—
» Ачинскъ-Минусинск.	*М. Я. Началовъ*	пр.	пр.	—	—	—	—	—
	Р. И. Данилевичъ	пр.	—	пр.	—	—	—	—
» Богословской	*М. М. Тагеръ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	—	—
» Владикавказской	*А. А. Гибнеръ*	пр.	пр.	пр.	пр.	—	—	—
	І. П. Зайцевъ	пр.	—	пр.	пр.	пр.	—	—
	Ю. Н. Эрлихъ	—	—	—	пр.	пр.	—	—
	М. Ф. Кривошеинъ	—	—	—	—	—	пр.	пр.
	П. И. Коссаковскій	пр.	—	—	—	—	—	—
	В. П. Чернов	—	—	пр.	—	—	—	—
» Лодзинской	*Н. Ф. Сатѣевскій*	пр.	—	—	—	—	—	—
	Л. Ѳ. Дашковскій	—	пр.	—	—	пр.	—	—
» Моск.-Винд.-Рыбинск.	*К. Ц. Лазаревъ*	—	пр.	—	—	пр.	—	—
	П. П. Акимовъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	Н. Б. Ленцнеръ	—	—	—	—	пр.	пр.	пр.
	Е. Д. Зуевъ	пр.	—	—	—	—	—	—

ПРИСУТСТВОВАЛИ.		Дни засѣданій и №№ вопросовъ.						
		15 февраля.	16 февраля.	17 февраля.	18 февраля.	2 марта.	3 марта.	11 марта.
		9, 11, 14, 15, 16, 17, 23, 24, 29.	14, 19, 26, 29, 30.	4, 10, 32.	5, 25, 31, 33, 35, 37.	7, 8, 12. 28, 34, 36.	1, 2, 3, 6, 13, 18, 20, 21, 38.	22, 27. 39. 40, 41.
Отъ Моск.-Казанской. . .	*Г. Г. Кобылинскій* . . .	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
» Моск.-Кіево-Ворон. .	*Ю. А. Лэмпицкій* . . .	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
» Ряз.-Уральской . . .	*М. П. Федоровъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	Н. Н. Лупулъ	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
» Сѣверо-Донецкой . . .	*Е. А. Могиленскій* . .	пр.	пр.	—	—	—	—	—
» Троицкой	*В. П. Скачко*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	А. К. Тышинскій . . .	—	—	—	пр.	пр.	пр.	пр.
» Ферганской	*В. П. Скачко*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	А. К. Тышинскій . . .	—	—	—	пр.	пр.	пр.	пр.
» Юго-Восточныхъ . . .	*А. И. Синдѣевъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
	А. Л. Гертигъ	пр.	—	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
» I-го Общества п. п. .	*В. Ѳ. Пекарскій*	—	—	пр.	пр.	—	—	—
Отъ биржевыхъ комитетовъ.								
Отъ Либавскаго	*Л. П. Котновскій* . . .	пр.	—	—	—	—	—	—
» Рижскаго	*І. Ю. Залѣскій*	пр.	—	пр.	—	пр.	пр.	пр.
» Таганрогскаго	*И. А. Дынинъ*	—	пр.	пр.	—	—	—	—
» Совѣта Съѣзда представителей Торговли и Промышленности .	*М. Н. Селиховъ* . . .	пр.	—	пр.	—	—	—	пр.
» Акц. О-ва содѣйствія развитію русскихъ лѣчебн. мѣстностей.	*С. І. Залѣсскій*	пр.	—	пр.	—	—	—	—
	К. В. князь Кекуатовъ.	пр.	—	пр.	—	—	—	—
Членъ Тарифн. Комитета.	*Р. Г. Саломе*	пр.	—	—	—	—	—	—
Отъ Съѣзда Международныхъ сообщеній . .	*С. К. Ромоцкій*	—	пр.	—	—	—	пр.	пр.
» Тарифнаго Съѣзда .	*И. В. Гофманъ*	—	пр.	—	—	—	—	—
Завѣдывающій дѣлами Общаго Съѣзда . . .	*С. П. Лосевъ*	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.
Замѣститель его	*А. С. Вышковскій* . . .	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.	пр.

Госуд. публичная
Историческая
библиотека РСФСР
№ ... 1937 г.